



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

**PUNTOS DE VISTA DE LOS MIEMBROS DE LA CAFAC
SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA**

(Nota presentada por los 54² Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC))

RESUMEN

En esta nota de estudio se destaca la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) por los Estados africanos. También, se ponen de relieve algunas dificultades ocasionadas por el impacto sin precedentes que tuvo la pandemia de COVID-19 en la industria, en África, y se expresan los puntos de vista de los Estados africanos sobre la revisión periódica del CORSIA y el valor de referencia del CORSIA. En la nota también se subraya la necesidad de seguir apoyando a los Estados, en particular a los Estados africanos, en la creación de capacidad.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados miembros a que brinden apoyo y sigan colaborando con la OACI a través de la iniciativa de creación de capacidad del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) para cumplir lo dispuesto en el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen IV — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*;
- b) eliminar el factor de crecimiento individual del elemento de diseño del CORSIA con base en la revisión periódica del CORSIA por el Consejo;
- c) pedir al Consejo de la OACI que defina claramente el alcance y la metodología en lo que respecta a la revisión periódica del CORSIA a partir del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A42) de manera más transparente, a fin de alentar a todos los Estados miembros a que participen de manera efectiva en el proceso de revisión;

¹ La versión en francés fue proporcionada por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<p>d) respaldar la decisión del Consejo de la OACI de utilizar las emisiones de 2019 para calcular el valor de referencia del CORSIA en lugar del valor promedio de 2019 y 2020 más allá de la fase piloto;</p> <p>e) pedir a la OACI y a sus socios que sigan asistiendo a los países en desarrollo para que adquieran e implementen un sistema sólido de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de datos, de acuerdo con el Anexo 16, Volumen IV;</p> <p>f) pedir a la OACI que siga apoyando a los Estados africanos para que refuercen sus capacidades, así como para que aprovechen las herramientas disponibles y de libre acceso y perfeccionen sus competencias regionales;</p> <p>g) reconocer y reafirmar la idea de que el CORSIA sigue siendo la única medida de mercado a escala mundial para las emisiones de la aviación internacional, en contraste con los esquemas de mercado regionales y nacionales, con la intención de evitar la doble contabilización de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; y</p> <p>h) pedir al Consejo de la OACI que mantenga la exención de los requisitos de compensación para los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).</p>	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Protección del medioambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	<p>Resolución A38-18 de la Asamblea, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i></p> <p>Resolución A39-3 de la Asamblea, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)</i></p> <p>Resolución A40-17 de la Asamblea, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local</i></p> <p>Resolución A40-18 de la Asamblea, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i></p> <p>Resolución A40-19 de la Asamblea, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)</i></p> <p>Decisión del Consejo de la OACI: C-DEC 220/13</p> <p><i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i></p>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A39-3, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*.

1.2 Los Estados africanos reconocen que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el foro apropiado para tratar la cuestión de las emisiones de la aviación internacional a través de medidas destinadas a lograr los objetivos de corto, mediano y largo plazos, y reafirman que cualquier acto unilateral o regional que pueda poner en peligro los esfuerzos multilaterales que se llevan a cabo en el marco

de la OACI deberían evitarse; además, reiteran que el CORSIA debe ser el único esquema aplicable a las emisiones de la aviación civil internacional.

1.3 La cuestión del medioambiente ha creado, para los Estados miembros de la OACI, muchos desafíos y muchas oportunidades. En la actualidad, existen varias iniciativas coronadas por el éxito en la esfera de la tecnología, los combustibles de aviación sostenibles (SAF), las mejoras operacionales (ATM), el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), la asistencia y la creación de capacidad. La asistencia, la creación de capacidad, el financiamiento y la transferencia de tecnología se han convertido en los elementos más importantes que permiten garantizar que ningún país se quede atrás, en especial, los países en desarrollo.

1.4 Desde que se adoptó el Anexo 16, Volumen IV, la OACI ha venido promoviendo la iniciativa ACT-CORSIA de creación de capacidad y asistencia para que los Estados implementen el plan mundial. La OACI también organizó talleres sobre el CORSIA en todas las regiones y colaboró con los Estados miembros en la iniciativa de creación de capacidad ACT-CORSIA, dando como resultado el compromiso voluntario de varios Estados de adherirse al CORSIA desde la fase piloto.

2. ANÁLISIS

2.1 Los registros al mes de junio de 2022 indican que un total de 112 Estados participan ahora en el CORSIA, veinte (20) de los cuales son Estados africanos que han ofrecido participar de manera voluntaria en el CORSIA, de acuerdo con la Resolución A40-19 de la Asamblea, párrafo 9 c).

Impacto de la COVID-19 en la aviación internacional

2.2 La industria de la aviación mundial se vio afectada significativamente a causa de los efectos de la pandemia de COVID-19, que han empeorado las operaciones del sector de la aviación por los cierres de aeropuertos y la suspensión de los vuelos a causa del cierre de varias fronteras, así como por las restricciones. Todo esto ocasionó un aumento del perfil de deuda de las líneas aéreas y los aeropuertos e incalculables impactos negativos en la industria. Esto pone de manifiesto la importancia de brindar apoyo a la industria a fin de que pueda recuperarse pronto del impacto de la pandemia.

Disposición sobre la revisión periódica del CORSIA en una resolución de la Asamblea

2.3 De acuerdo con la Resolución A40-19 de la Asamblea, párrafo 9 g), “a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión”. En esta disposición, donde se define el CORSIA, se incluyen modalidades que permiten introducir ajustes en el CORSIA en caso de circunstancias imprevistas que afecten a la sostenibilidad del plan o de una carga económica inapropiada como la que causó la COVID-19, así como considerar la necesidad de ajustar los elementos de diseño por medio de revisiones periódicas cada tres años.

2.4 El impacto de la COVID-19 y la distinta situación de recuperación de cada uno de los Estados justifican la revisión del CORSIA. En 2016, cuando la Asamblea adoptó el CORSIA, los elementos de diseño se basaron en proyecciones. Como han sido afectadas por la COVID-19, algunas de estas proyecciones no reflejan correctamente la situación actual y es necesario revisar los análisis y la proyección de tendencias.

2.5 La revisión de los elementos de diseño del CORSIA ayudará a evitar la disparidad o la carga injusta impuesta a los Estados en desarrollo y a los explotadores de aviones a partir de 2030. Por lo tanto, se requiere una revisión o la eliminación del factor de crecimiento individual.

2.6 Esto concuerda con la Resolución A40-19 de la Asamblea, en la que se define el CORSIA y se incluyen modalidades para su ajuste en caso de circunstancias imprevistas que afecten a la sostenibilidad del plan o de una carga económica inapropiada como la que causó la COVID-19, así como para considerar la necesidad de ajustar los elementos de diseño por medio de revisiones periódicas cada tres años.

Revisión del valor de referencia del CORSIA

2.7 En respuesta al impacto de la COVID-19 en el transporte aéreo, el Consejo convino, el 30 de junio de 2020, en que se implementara un ajuste de protección en la fase piloto 2021-2023 del CORSIA a fin de que se utilizara el valor de las emisiones de 2019 para calcular el valor de referencia del CORSIA en lugar del valor promedio de 2019 y 2020.

2.8 El Consejo de la OACI acordó, en 2020, que los valores de las emisiones de CO₂ de 2020 no deberían utilizarse para los tres factores de diseño del CORSIA (el valor de referencia del CORSIA, el año de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación en la fase piloto y el umbral para los nuevos explotadores), de conformidad con la decisión C-DEC 220/13 del Consejo de la OACI.

2.9 Esto concuerda con las modalidades que figuran en la Resolución A40-19 de la Asamblea, párrafo 9 g), que contiene disposiciones para que se introduzcan ajustes de protección en caso de circunstancias imprevistas que afecten a la sostenibilidad del plan o para evitar que recaiga una carga económica inapropiada sobre la industria de la aviación internacional.

2.10 Los 54 miembros de la CAFAC acogen con beneplácito y apoyan la decisión del Consejo de la OACI y reiteran su apoyo decidido para que se sigan utilizando las emisiones de 2019 en determinar el valor de referencia del CORSIA más allá de su fase piloto.

Exenciones y distorsión del mercado

2.11 Los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) están exentos del CORSIA. Respecto a esto, debería mantenerse la continuidad de la exención del requisito de compensación del CORSIA para estos países. Además, debería mantenerse la exclusividad del CORSIA como medida de mercado mundial para la aviación internacional, a fin de impedir que se ocasionen distorsiones del mercado y se impongan cargas administrativas adicionales a los Estados y los explotadores de aviones.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados miembros a que brinden apoyo y sigan colaborando con la OACI a través de la iniciativa de creación de capacidad del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) para cumplir lo dispuesto en el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen IV — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*;

- b) eliminar el factor de crecimiento individual del elemento de diseño del CORSIA con base en la revisión periódica del CORSIA por el Consejo;
- c) pedir al Consejo de la OACI que defina claramente el alcance y la metodología en lo que respecta a la revisión periódica del CORSIA a partir del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A42) de manera más transparente, a fin de alentar a todos los Estados miembros a que participen de manera efectiva en el proceso de revisión;
- d) respaldar la decisión del Consejo de la OACI de utilizar las emisiones de 2019 para calcular el valor de referencia del CORSIA en lugar del valor promedio de 2019 y 2020 más allá de la fase piloto;
- e) pedir a la OACI y a sus socios que sigan asistiendo a los países en desarrollo para que adquieran e implementen un sistema sólido de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de datos, de acuerdo con el Anexo 16, Volumen IV;
- f) pedir a la OACI que siga apoyando a los Estados africanos para que refuercen sus capacidades, así como para que aprovechen las herramientas disponibles y de libre acceso y perfeccionen sus competencias regionales;
- g) reconocer y reafirmar la idea de que el CORSIA sigue siendo la única medida de mercado a escala mundial para las emisiones de la aviación internacional, en contraste con los esquemas de mercado regionales y nacionales, con la intención de evitar la doble contabilización de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; y
- h) pedir al Consejo de la OACI que mantenga la exención de los requisitos de compensación para los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).