



A41-WP/659

P/55

6/10/22

## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 18

(Nota presentada por la presidenta del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 18 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 18/1.

*Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.*

**Cuestión 18: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)**

18.1 En sus sesiones tercera, cuarta y quinta, el Comité Ejecutivo examina el asunto de la protección del medioambiente basándose en los informes del Consejo sobre la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) (WP/370) y las propuestas del Consejo de actualizar la resolución A40-19 de la Asamblea, *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 (CORSA)* (WP/371). Además, los Estados miembros y observadores presentan 16 notas: WP 169, 174, 181, 211, 427, 432, 433, 437, 465, 468, 469, 485, 487, 495 Revisión 1, 568 y 581.

18.2 El presidente concede la palabra al representante de la IATA, quien informa al Comité sobre el retiro de la nota WP/467, al tiempo que expresa el apoyo de su organización a la aplicación del CORSA. El retiro de la nota de estudio se hace con el espíritu de asegurar la unidad en un acuerdo en el marco de la OACI para el CORSA como única medida económica para gestionar la huella de carbono de la aviación internacional.

18.3 En la nota WP/370, el Consejo informa sobre los progresos realizados por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en relación con el CORSA, incluidas las actualizaciones de las normas y métodos recomendados (SARPS) que se relacionan con el CORSA y otros elementos pertinentes para su implementación y el apoyo para la implementación proporcionado en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSA (ACT-CORSA) de la OACI, así como el examen periódico del CORSA correspondiente a 2022.

18.4 En la nota WP/371, el Consejo presenta una propuesta de revisión de la resolución A40-19, a la luz de las novedades registradas con posterioridad al 40º período de sesiones de la Asamblea, incluidas sus recomendaciones emanadas del examen periódico del CORSA correspondiente a 2022 con el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), incluidos los cambios del valor de referencia del CORSA y el uso de factores de crecimiento sectoriales e individuales para el cálculo de los requisitos de compensación de un explotador de aviones en el marco del CORSA.

18.5 En la nota WP/468, China explica su propuesta sobre la implantación del CORSA a través de planes determinados a nivel nacional y el desarrollo de metodologías para el examen periódico del CORSA. En la nota se expresa la opinión de que, a fin de evitar distorsiones del mercado causadas por el CORSA, y para mejorar la efectividad de su implementación, debería establecerse un marco de planes determinados a nivel nacional para implementar el CORSA que permita a cada Estado definir sus propias normas y marco de implementación, que estarían sujetos a un examen técnico de la OACI. En cuanto al examen periódico del CORSA, en la nota se propone la creación de un grupo de trabajo sobre el examen del CORSA, que propondría un sistema de indicadores de evaluación basado en los principios rectores para la definición y aplicación de las medidas basadas en los mercados (MBM) (anexo de la resolución A40-18).

18.6 En la nota WP/469, China elabora sus posturas y recomendaciones sobre las metas y medidas de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. En relación con el CORSA, en la nota se expresa la opinión de que los actuales programas de implementación del CORSA y las normas basadas en el objetivo de crecimiento de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 son incompatibles con las leyes internacionales y con los principios básicos de la gobernanza climática mundial, y de que si los países desarrollados no cumplen sus obligaciones internacionales en virtud de la Convención Marco de

las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) por mediación de la OACI, los países en desarrollo serían despojados de oportunidades equitativas de desarrollo.

18.7 En la nota WP/487, la República Dominicana explica los progresos realizados en relación con el cambio climático y sus iniciativas para cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para el CORSIA. El Estado apoya que se continúe con el fortalecimiento de creación de capacidad de los Estados en materia de medioambiente en proyectos que cumplan los criterios de unidades de emisión admisibles en el CORSIA. En la nota también se propone que la Asamblea promueva acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para Estados en vías de desarrollo, principalmente para los proyectos que responde al CORSIA.

18.8 En la nota WP/433, la India explica sus puntos de vista sobre el examen periódico del CORSIA y explica lo que el Consejo podría tener en cuenta en futuros exámenes del CORSIA. En particular, en la nota se propone la mejora de los exámenes del CORSIA, utilizando los principios rectores de las MBM que figuran en el anexo de la resolución A40-18 de la Asamblea. En la nota también se formulan otras recomendaciones para el Consejo, incluyendo que se aborde el impacto adverso de factores como la pandemia de COVID-19 en el crecimiento del sector de la aviación civil internacional mediante la evaluación del valor de referencia del CORSIA, y los factores de crecimiento sectorial e individual, así como la inclusión de la cuestión de las salvaguardias en el diseño del CORSIA y su evaluación.

18.9 En la nota WP/568, Nueva Zelanda destaca que la ambición del CORSIA debería mantenerse o reforzarse, y los valores de referencia deberían garantizar que la compensación se produzca en los próximos años. Igualmente, en la nota se expresa el punto de vista de que el CORSIA podría desempeñar un papel en la implantación de un LTAG.

18.10 En la nota WP/169, la Federación de Rusia, a la vez que expresa su opinión sobre un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional (LTAG, se refiere a la cuestión 17 del orden del día), también analiza el posible vínculo de un LTAG con el CORSIA. En este contexto, en la nota se alega que la implantación del CORSIA no es compatible con la futura aplicación de un LTAG debido principalmente a que el CORSIA depende de unidades de emisión que proceden de fuera del sector de la aviación, lo que lleva a una salida de capital de la industria que inhibe la modernización y el logro de un LTAG. Se expresa además la opinión sobre la necesidad de una transición evolutiva del CORSIA a la realización de actividades en el marco de un LTAG y, también, la propuesta de que se inste a los Estados miembros a dejar de utilizar las medidas de mercado regionales, que se basan en el comercio de cuotas de emisiones de CO<sub>2</sub>, para la aviación civil internacional.

18.11 En la nota WP/432, los Estados Unidos expresan su apoyo a la aplicación continuada del CORSIA como elemento fundamental del conjunto de medidas de la OACI para reducir el impacto de la aviación internacional en el clima. En la nota se expresa que la OACI debería afirmar la ambición climática, el compromiso y la credibilidad del CORSIA mientras la industria se recupera de la pandemia de COVID-19. En este caso, en la nota se hace hincapié en que la OACI debería establecer un parámetro de referencia claro y seguro para todas las fases restantes del CORSIA, que no retroceda en el objetivo de la OACI de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Igualmente se expone el punto de vista sobre el posible vínculo entre el sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA y la necesidad de seguir/vigilar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) a medida que aumente su uso en todo el mundo.

18.12 En la nota WP/465, los 54 Estados miembros<sup>1</sup> de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) destacan la implementación del CORSIA por los Estados africanos. En la nota se expresa la opinión de que el CORSIA sigue siendo la única medida de mercado a escala mundial para las emisiones de la aviación internacional. La nota también se refiere a las dificultades ocasionadas por el impacto de la pandemia de COVID-19 en la industria, y expresan sus opiniones sobre posibles cambios en los elementos de diseño del CORSIA. En particular, se propone la eliminación del factor de crecimiento individual; el uso de las emisiones de 2019 para el valor de referencia del CORSIA después de la fase piloto en lugar de la media de 2019 y 2020; y el mantenimiento de la exención del requisito de compensación para los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). En relación con el examen periódico del CORSIA, se propone que el Consejo defina claramente su alcance y la metodología. En la nota se expresa el apoyo a las actividades del ACT-CORSIA y se subraya la necesidad de seguir apoyando a los Estados africanos en la creación de capacidad.

18.13 En la nota WP/485, la Argentina, con el apoyo de tres Estados miembros de la CLAC: Costa Rica, el Ecuador y la República Dominicana, expone las medidas adoptadas para implementar el CORSIA. En la nota se destacan los desafíos asociados a la falta de órganos de verificación acreditados en la Región y los desafíos adicionales relacionados con la cancelación de las verificaciones *in situ* como resultado de las restricciones de viaje debidas a la pandemia de COVID-19. Los Estados proponen que la OACI fomente la acreditación de más órganos de verificación para garantizar el cumplimiento oportuno de los requisitos de MRV por parte de los Estados y los explotadores relacionados con el CORSIA. En la nota también se apoyan las actividades del ACT-CORSIA y subrayan la importancia de continuar con las actividades de creación de capacidad, especialmente en los Estados en desarrollo.

18.14 En la nota WP/495, Revisión 1, Canadá, Estados Unidos de América, Japón, Kenya, México, Noruega, Reino Unido, República de Corea, Rwanda, Suiza, Türkiye y la Unión Europea y sus Estados miembros, con el patrocinio de Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, la República de Moldova, San Marino, Serbia y Ucrania, alientan a la Asamblea a procurar maximizar la ambición ambiental del CORSIA a fin de garantizar la credibilidad permanente del CORSIA y reforzar la reputación positiva de la OACI y su plan mundial insignia para el clima, equilibrando cuidadosamente la ambición y la aplicación práctica para no sobrecargar a la industria de la aviación, que aún está en proceso de recuperación tras la pandemia de COVID-19, y evitando realizar cambios más grandes en su diseño. A la vez alientan a los Estados que aún no participan en el CORSIA a que lo hagan voluntariamente.

18.15 En la nota WP/181, los Estados que conforman la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)<sup>2</sup> expresan su apoyo a la implementación en curso del CORSIA, destacando la participación voluntaria de otros Estados a pesar de sus bajas contribuciones a las emisiones mundiales y los impactos negativos de la pandemia de COVID-19. La nota subraya la necesidad de un apoyo técnico continuo y de una mayor orientación para facilitar la implementación del CORSIA.

<sup>1</sup> Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, 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, Mauritania, Marruecos, Mauricio, 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 del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<sup>2</sup> Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

18.16 En la nota WP/437, Chequia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros<sup>3</sup>, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)<sup>4</sup> y EUROCONTROL expresan su apoyo a la implantación en curso del CORSIA, destacando la participación voluntaria de los 44 Estados de la CEAC desde la fase piloto como indicación de su compromiso con el éxito en la implementación del Plan, al tiempo que señalan la importancia de la continuación del programa ACT-CORSIA. Los Estados exponen sus puntos de vista sobre el examen periódico del CORSIA, haciendo hincapié en que el examen es un método para garantizar que durante todo su funcionamiento el CORSIA siga siendo adecuado para su finalidad y esté en consonancia con las políticas climáticas mundiales, incluido el nivel de ambición del CORSIA, mientras que en exámenes posteriores podrían incluirse otras consideraciones fundamentales. Los Estados también expresan la opinión de que la Asamblea debería reafirmar un valor de referencia a partir de 2024 al mismo nivel de ambición del CORSIA que el acordado originalmente en la resolución A40-19 de la Asamblea. Los Estados también proponen que el Consejo tome las medidas necesarias para garantizar que no se produzca una doble contabilización de las reducciones de las emisiones entre el CORSIA y las contribuciones determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París.

18.17 En la nota WP/427, la Arabia Saudita, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Omán, Qatar, Sudán, Túnez y el Yemen, con el apoyo de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), expresan su apoyo a la implementación en curso del CORSIA, señalando la importancia de la continuación del programa ACT-CORSIA, y explican sus puntos de vista con respecto a los cambios de algunos elementos de diseño del CORSIA. En particular, los Estados apoyan la adopción del nivel de emisiones de 2019 como valor de referencia para todas las fases del CORSIA (2021 a 2035), destacando la necesidad de evitar cualquier carga financiera para los Estados y los explotadores aéreos. Los Estados también proponen eliminar el factor de crecimiento individual del explotador aéreo y mantener solo el factor de crecimiento del sector mientras dure el CORSIA. Los Estados reafirman su opinión de que el CORSIA es la única medida mundial basada en el mercado que garantiza que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez. Los Estados también destacan la necesidad de establecer una metodología/mecanismo sistemático de examen periódico del CORSIA. Con respecto al “nivel de ambición”, el objetivo del CORSIA no se encuentra atado a ninguna cantidad específica para los requisitos de compensación, pero se dirige al logro de la meta de crecimiento neutro en carbono manteniendo las emisiones netas al nivel de referencia (cualquiera que sea la referencia). Por lo tanto, el hecho de que las obligaciones de compensación estén por debajo de las previstas al momento de adoptar el CORSIA no debería verse como una aminoración del nivel de ambición del plan.

18.18 En la nota WP/174, Guyana, con el apoyo de la Argentina, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Panamá, la República Dominicana y el Uruguay, destaca el progreso de Guyana para contribuir a la implementación del CORSIA mediante el desarrollo de una base jurídica nacional y su participación voluntaria en el Plan. En la nota también se destacan la vulnerabilidad de los PEID a los impactos del cambio climático y la importancia de continuar las actividades de instrucción en el marco del programa ACT-CORSIA.

18.19 El Comité toma nota de las notas de información WP/211 de Omán, sobre su experiencia en la implementación del CORSIA, y la nota WP/581 de Seychelles, sobre su enfoque para mitigar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación.

---

<sup>3</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

<sup>4</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

18.20 China presenta verbalmente ciertas modificaciones al texto del proyecto de resolución, solicitando que estas también se adjunten al informe. Tales modificaciones, que no son apoyadas por la mayoría de los Estados, figuran en el adjunto a este informe.

18.21 A petición del presidente, la Secretaría toma nota de que la propuesta del Consejo tiene como objetivo mantener el necesario y delicado equilibrio entre los elementos de diseño del CORSIA, en términos de los efectos en los explotadores en economías en crecimiento, a la vez que asegurar el nivel general de ambición y relevancia del CORSIA en el futuro como el único esquema para la aviación internacional. La Secretaría proporciona las aclaraciones siguientes:

- a) en lo que respecta al valor de referencia para el CORSIA, el uso de un porcentaje de las emisiones de CO<sub>2</sub> de 2019 va a afectar tanto al nivel de ambición en términos de requisitos totales de compensación en el marco del CORSIA hasta 2035, como al año de inicio de la compensación, en función de las hipótesis de recuperación de la pandemia de COVID-19 y de crecimiento futuro. La propuesta del Consejo del 85% de las emisiones de 2019 como valor de referencia a partir de 2024 se hizo teniendo en cuenta que se espera el inicio de la compensación desde la primera fase del CORSIA; y
- b) en lo que respecta a los factores de crecimiento sectoriales e individuales, se explica que su uso define cómo se distribuirían las compensaciones totales en virtud del CORSIA a cada explotador de aeronaves. La propuesta del Consejo de utilizar un 100% de factores sectoriales para el período 2021-2032, y un 85% de factores sectoriales y un 15% de factores individuales para el período 2033-2035 proporciona una compensación equilibrada para el aumento de los requisitos de compensación debido al nuevo valor de referencia para el CORSIA propuesto.

18.22 El Comité observa que varias notas de estudio se refieren a los esfuerzos realizados por la OACI y sus Estados miembros, así como por parte del sector, para una sólida implantación del CORSIA y las crecientes participaciones voluntarias de los Estados en el CORSIA. A este respecto, el Comité reconoce los avances sustanciales logrados por la Organización desde la última Asamblea para la sólida implantación del CORSIA. Asimismo, acoge con satisfacción el creciente número de Estados que participan voluntariamente en el CORSIA, así como los últimos anuncios de la participación voluntaria de Sierra Leona y Seychelles que eleva el número total de Estados participantes a 117, y anima a otros Estados a hacerlo lo antes posible.

18.23 El Comité acoge con satisfacción el progreso continuo del programa ACT-CORSIA de la OACI con las contribuciones y el compromiso de los Estados miembros, y pide a los Estados que sigan participando en el programa y lo apoyen.

18.24 En cuanto al papel del CORSIA como único plan mundial, el Comité destaca el párrafo 18 del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/371, en el que se afirma claramente que *"el CORSIA es la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez"*.

18.25 En cuanto a los valores de referencia del CORSIA después de la fase piloto (de 2024 a 2035), el Comité observa que existen distintas opiniones. Algunos Estados prefieren mantener el nivel de emisiones de 2019 más allá de la fase piloto, hasta 2035, mientras que otros apoyan la propuesta

del Consejo de utilizar un 85% de las emisiones de 2019. En relación con el uso de los factores de crecimiento sectorial e individual a partir de 2030, algunos Estados apoyan la propuesta del Consejo, mientras que otros piden la total eliminación del factor de crecimiento individual del CORSIA.

18.26 El Comité delibera sobre la versión revisada de la resolución A40-19 de la Asamblea adjunta a la nota WP/371, que contiene la propuesta del Consejo de la OACI sobre el valor de referencia del CORSIA después de la fase piloto (es decir, el 85 % de las emisiones de 2019) de 2024 a 2035, y las revisiones del uso del factor de crecimiento individual a partir de 2030, reconociendo que la propuesta es un compromiso alcanzado por el Consejo para mantener el necesario pero delicado equilibrio entre los elementos de diseño del CORSIA, manteniendo al mismo tiempo su integridad y nivel de ambición. El Comité toma nota de que la propuesta del Consejo proporciona un punto intermedio que trata de abordar los distintos puntos de vista de los Estados de una manera equilibrada.

18.27 En lo que respecta los futuros exámenes periódicos del CORSIA, varios Estados apoyan la propuesta de un Estado de actualizar el párrafo 17 del proyecto de resolución de la Asamblea para pedir al Consejo que elabore una metodología y cronograma para la conducción de estos exámenes. Otros Estados expresan la opinión de que, si bien dicha propuesta es una buena idea, preferirían conservar el texto del proyecto de resolución de la Asamblea conforme se ha presentado.

18.28 Al examinar versión revisada de la resolución A40-19 de la Asamblea relativa al CORSIA, propuesta en el apéndice de la nota WP/371, y no obstante tomar nota de los puntos de vista de algunos Estados en el sentido de conservar el texto del proyecto de resolución sin ningún otro cambio, el Comité conviene, como solución negociada, modificar el párrafo dispositivo 17 del texto del proyecto de resolución de la Asamblea para pedir al Consejo que defina una metodología y un cronograma para la conducción de exámenes periódicos del CORSIA en el futuro, en el entendido de que ese sería el único cambio del texto. Esta modificación permitirá al Consejo formular la metodología y el cronograma necesarios para llevar a cabo exámenes futuros del CORSIA. La decisión se adopta por aclamación de la sesión.

18.29 El Comité conviene en recomendar a la Asamblea que adopte la resolución siguiente:

**Resolución 18/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)**

*Considerando* que la Asamblea, en su resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

*Recordando* que la resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

*Considerando* que la Asamblea, en su resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI;

*Reconociendo* que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medio Ambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSIA;

*Acogiendo con beneplácito* la adopción de la primera edición del Anexo 16 – *Protección del medioambiente*, Volumen IV — *CORSIA*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSIA;

*Acogiendo con beneplácito también* la publicación de la segunda edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSIA*;

*Acogiendo con beneplácito* los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSIA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del CORSIA;

*Acogiendo con beneplácito también* la creación por el Consejo del Órgano Asesor Técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;

*Reconociendo* la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para la implantación con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO<sub>2</sub> al Registro Central del CORSIA;

*Acogiendo con beneplácito* la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, y 115 Estados para 2023;

*Reconociendo* que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

*Recordando* la decisión del Consejo (junio de 2020) sobre el uso de las emisiones de 2019 en lugar de las emisiones de 2020 para la aplicación de los elementos de diseño pertinentes del CORSIA (es decir, el valor de referencia del CORSIA, el año de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación del explotador de aeronaves y el umbral para un nuevo explotador) durante la fase piloto, a la luz de la pandemia de COVID-19 y proporcionando salvaguardias contra una carga económica inadecuada para los explotadores de aeronaves;

*Reconociendo* la finalización del examen periódico del CORSIA de 2022 por parte del Consejo con el apoyo técnico del CAEP, incluidos los análisis sobre las repercusiones de la pandemia COVID-19 y sus hipótesis de recuperación de CO<sub>2</sub> en el valor de referencia del CORSIA más allá de la fase piloto;

*Tomando nota* de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

*Reconociendo* que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

*Poniendo de relieve* que la decisión del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

*Reafirmando* la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

*Recordando* la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

*Reconociendo asimismo* los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

*Reconociendo* que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

*Considerando* que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

*Acogiendo con beneplácito* la cooperación entre la CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

*Reconociendo* que esta resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que la presente resolución, con la resolución A41-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A41-xx: *Declaración consolidada de las políticas y*

*prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;

3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO<sub>2</sub> frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse el objetivo ambicioso mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> netas de la aviación internacional a partir de 2020;

4. *Pone de relieve* la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar el objetivo ambicioso mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades correspondientes;

6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades

de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar; y
- 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.

10. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de

- compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;
11. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, y decide asimismo que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:
- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial × (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual × (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año)];
- b) donde el factor de crecimiento del sector desde 2021 hasta el final de 2023 = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – las emisiones totales incluidas en el CORSIA en 2019 / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año, y el factor de crecimiento del sector desde 2024 hasta el final de 2035 = (las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – 85 % del total de emisiones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones desde 2033 hasta el final de 2035 = (las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año – el 85 % de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100 % – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
- i) de 2021 a 2023, 100 % sectorial y 0 % individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
- a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
- b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019;
- ii) de 2024 a 2026, 100 % sectorial y 0 % individual;
- iii) de 2027 a 2029, 100 % sectorial y 0 % individual;
- iv) de 2030 a 2032, 100 % sectorial y 0 %;
- v) de 2033 a 2035, 85 % sectorial y 15 %;

- f) las emisiones del explotador de aviones y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, y asimismo decide que un nuevo explotador<sup>5</sup> esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 % del total de las emisiones en 2019, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones;

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO<sub>2</sub> atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, y *solicita* al Consejo formular una metodología y un cronograma para realizar dichos exámenes. Esto comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro del objetivo ambicioso mundial de la OACI; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de

---

<sup>5</sup> Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

- aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej.: los requisitos de MRV; y
  - c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;
18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;
19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA:
- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
  - b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO<sub>2</sub>; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
  - c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB.
  - d) que el Consejo ponga en funcionamiento y actualice el Registro Central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
  - e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo del CEC y el CAEP, según sea necesario; y
  - f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16;
20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;
22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;
23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y
24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco del Acuerdo de París, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.
- — — — —

**ADJUNTO**

**Enmiendas de cambio a la DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE – PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSA) presentada por el Consejo de la OACI**

**(Presentada por China)**

*Considerando* que la Asamblea, en su resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

*Recordando* que la resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

*Considerando* que la Asamblea, en su resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI;

~~*Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y reconociendo asimismo*~~ la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medio Ambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSA;

~~*Acogiendo con beneplácito Tomando nota de*~~ la adopción de la primera edición del Anexo 16 – *Protección del medioambiente*, Volumen IV — *CORSA*, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSA;

~~*Acogiendo con beneplácito Tomando nota también*~~ de la publicación de la segunda edición del *Manual técnico-ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSA*;

~~*Acogiendo con beneplácito Tomando nota*~~ de los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del CORSA;

*Acogiendo con beneplácito también* la creación por el Consejo del Órgano Asesor Técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;

*Reconociendo* la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para conducir a la implantación con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO<sub>2</sub> al Registro Central del CORSIA;

*Acogiendo con beneplácito* la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, y 115 Estados para 2023;

*Reconociendo* que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con la aplicación de un enfoque de implementación imparcial y justo y actividades eficaces de creación de capacidad;

*Recordando* la decisión del Consejo (junio de 2020) sobre el uso de las emisiones de 2019 en lugar de las emisiones de 2020 para la aplicación de los elementos de diseño pertinentes del CORSIA (es decir, el valor de referencia del CORSIA, el año de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación del explotador de aeronaves y el umbral para un nuevo explotador) durante la fase piloto, a la luz de la pandemia de COVID-19 y proporcionando salvaguardias contra una carga económica inadecuada para los explotadores de aeronaves;

~~*Reconociendo*~~ *Recordando también la finalización* del examen periódico del CORSIA de 2022 por parte del Consejo con el apoyo técnico del CAEP, incluidos los análisis sobre las repercusiones de la pandemia COVID-19 y sus hipótesis de recuperación de CO<sub>2</sub> en el valor de referencia del CORSIA más allá de la fase piloto;

*Tomando nota* de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales unilaterales en terceros explotadores de aeronaves, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

*Reconociendo* que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

*Poniendo de relieve* que la decisión del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales unilaterales en terceros explotadores de aeronaves;

*Reafirmando* la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM

deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

*Recordando* la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

*Reconociendo asimismo* los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

*Reconociendo* que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

*Considerando* que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

*Acogiendo con beneplácito* la cooperación entre la CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

*Reconociendo* que esta resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales; ~~ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;~~

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que la presente resolución, con la resolución A41-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la resolución A41-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;
2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO<sub>2</sub> frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse el **desarrollo sostenible de la aviación** ~~objetivo ambicioso mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> netas de la aviación internacional a partir de 2020;~~

4. *Pone de relieve* la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar el desarrollo sostenible de la aviación ~~objetivo ambicioso mundial~~ sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para ~~afrentar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020~~, *Solicita* a los Estados formular planes determinados a nivel nacional para implantar un sistema GMBM en la forma de Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), como sus contribuciones a los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI, teniendo en cuenta ~~sus responsabilidades comunes pero diferenciadas~~ y las circunstancias especiales y las capacidades correspondientes;

6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, reconociendo que los países desarrollados deberían alcanzar metas más ambiciosas de reducción absoluta de emisiones para su aviación a fin de compensar el aumento de emisiones producto del crecimiento del transporte aéreo en los Estados en desarrollo para reducir al mínimo la distorsión del mercado;

9. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);

- c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
  - d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
  - e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
  - f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar;
  - g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA de conformidad con los principios orientadores para el diseño, implementación y examen de las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, así como 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.
10. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:
- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
  - b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
  - c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;
11. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, y *decide asimismo* alentar resueltamente para que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021

se calcule cada año de la forma siguiente, aunque cada Estado participante podrá adoptar y publicar metodologías de cálculo en su plan determinado a nivel nacional para aplicar el CORSIA:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año)];
- b) donde el factor de crecimiento del sector desde 2021 hasta el final de 2023 = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – las emisiones totales incluidas en el CORSIA en 2019 / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año, y el factor de crecimiento del sector desde 2024 hasta el final de 2035 = (las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – 85 % del total de emisiones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones desde 2033 hasta el final de 2035 = (las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año – el 85 % de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100 % – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
  - i) de 2021 a 2023, 100 % sectorial y 0 % individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
    - a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
    - b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019;
  - ii) de 2024 a 2026, 100 % sectorial y 0 % individual;
  - iii) de 2027 a 2029, 100 % sectorial y 0 % individual;
  - iv) de 2030 a 2035, 100 % sectorial y 0 %;
  - ~~v) de 2033 a 2035, 85 % sectorial y 15 %;~~
- f) las emisiones del explotador de aviones y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Recuerda* su decisión del 39º período de sesiones, *y asimismo decide* que un nuevo explotador<sup>6</sup> esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 % del total de las emisiones en 2019, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones;

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO<sub>2</sub> atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, y *solicita* al Consejo formular una metodología y un cronograma para realizar dichos exámenes. Esto comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro ~~del~~ de los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de todos los Estados, en especial los países en desarrollo y sus explotadores de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej.: los requisitos de MRV; y

---

<sup>6</sup> Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, a fin de evitar ~~un posible mosaico de~~ MBM estatales y regionales ~~duplicadas en terceros explotadores de aeronaves~~ y de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA:

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
- b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO<sub>2</sub>; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
- c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB.
- d) que el Consejo ponga en funcionamiento y actualice el Registro Central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
- e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo del CEC y el CAEP, según sea necesario; y
- f) que el Consejo inicie un programa o mecanismo sobre el examen técnico de los planes de los Estados determinados a nivel nacional para implantar el CORSIA, mediante la creación de un consejo asesor experto promovido por los Estados para formular sugerencias de mejoramiento para que los Estados las examinen. Ningún Estado se considerará culpable de infringir la resolución si no llega a cumplir con estas sugerencias.
- g) que los Estados miembros mejoren sus planes determinados a nivel nacional para implantar el CORSIA, incluida la adopción de las medidas necesarias para establecer políticas y marcos reglamentarios nacionales con base en sus circunstancias nacionales y respectivas capacidades, a la luz de los requisitos estipulados en el Anexo 6, Volumen IV, y reconociendo al mismo tiempo la necesidad de apoyar a los países en desarrollo para que implanten el CORSIA con eficacia. ~~que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16;~~

20. ~~Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de~~ *Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y/o aquellos

~~acreditados por los Estados del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;~~

21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;

22. *Decide* que el CORSIA *dé prioridad al uso de* unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC y el Acuerdo de París, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.