



CLAC/GEPEJTA/46V-NE/06  
26/04/21

**CUADRGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/46V)**

(Reunión virtual, 28 de abril de 2021)

Cuestión 1 del  
Orden del Día:

**Acontecimientos recientes en cuestiones ambientales en el campo de la  
aviación civil internacional**

(Nota de estudio presentada por Brasil y Guatemala)

**Antecedentes**

1. En el contexto de la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional, los Estados miembros de la OACI ya tienen dos objetivos a los que aspiran: aumentar la eficiencia media del consumo de combustible en un 2% anual y el crecimiento neutral de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> a los niveles de 2020.
2. Además de estos dos objetivos a los que se aspira, se está trabajando para explorar la viabilidad de adoptar un objetivo a largo plazo para las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional, con el objetivo de presentar los estudios en la próxima Asamblea de la OACI, que se celebrará en 2022.

**Análisis**

3. En la Asamblea de la OACI de 2016, se acordó el esquema de compensación y reducción de carbono de la aviación civil internacional, CORSIA. Hecho para contribuir al objetivo aspiracional de crecimiento neutral en carbono en la aviación internacional a partir de 2020, además de las otras iniciativas en la canasta de medidas, CORSIA ha instituido que las emisiones del sector que excedan una línea de base deben compensarse mediante la compra de créditos de carbono o mediante el uso de combustibles de aviación sostenibles.
4. Los principales elementos del diseño actual de CORSIA son: el enfoque de ruta, en el que solo las rutas en las que los estados de origen y destino participan en el esquema deben ser compensadas; la implementación por fases, que divide el esquema en tres fases - piloto, primera fase y segunda fase - en las que las dos primeras son voluntarias y la última obligatoria; y la distribución de

obligaciones de compensación, que establece que de 2021 a 2029 la compensación de los operadores aéreos será proporcional a sus respectivas participaciones en el mercado de la aviación internacional y se calculará en base al crecimiento del sector, siendo introducida en 2030 e intensificada en 2033 a cuota de compensación debido al crecimiento individual de cada operador.

5. La Resolución de la Asamblea que instituyó el CORSIA también incluyó disposiciones para que sus elementos operativos fueran revisados cada tres años, a partir de 2022. Motivado por la pandemia COVID-19 y sus efectos en el funcionamiento del esquema, el consejo de la OACI, en la sesión 220, decidió iniciar el proceso de revisión para presentar los resultados en la reunión de 2022.

6. En este contexto, se solicitó a la Secretaría de la OACI que presentara el programa de revisión en la sesión 222 del Consejo, en la que el Consejo definió la estructura y metodología del proceso de revisión del CORSIA 2022. En este proceso, se prevén varias entregas provisionales al Consejo provenientes de consultas con los Estados, el Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) y la Junta Asesora Técnica (TAB), ambos órganos que reportan directamente al Consejo de la OACI.

7. Entre las contribuciones solicitadas, los expertos brasileños creen que se presta especial atención a “evaluar los impactos de mercado y los costos del CORSIA en los Estados, los operadores aéreos y la aviación internacional, incluido el análisis de posibles distorsiones del mercado”, según el párrafo 10.fi del Consejo 220/12<sup>1</sup>.

8. Además del proceso de revisión del CORSIA, se está llevando a cabo un estudio sobre la viabilidad de implementar un objetivo de aspiración a largo plazo para las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional, a solicitud del Consejo de la OACI. El CAEP está realizando un estudio de este tipo y se espera que se presente al Consejo de la OACI y posteriormente se presente en la Asamblea de 2022.

9. Con el fin de concienciar a los Estados sobre el trabajo que se está llevando a cabo y recibir aportes sobre temas relevantes para estos estudios, se planea realizar Diálogos Globales de Aviación (GLADS<sup>2</sup>) sobre el avance del trabajo. Los GLADS sucederán entre el 10 y el 14 de mayo de 2021, en línea, y los estados fueron invitados a través de la Carta Estatal ENV 6/2 - 10/21. La fecha límite para nominar a los participantes es el 30 de abril de 2021.

## **Conclusión**

10. Aunque son procesos separados - revisión periódica de CORSIA y estudio de viabilidad de la meta a la que se aspira a largo plazo - ambos culminarán en discusiones en la Asamblea de la OACI 2022. El primero informará sobre las posibles necesidades de revisiones del esquema, y el segundo informará las discusiones sobre la viabilidad de adoptar una meta aspiracional a largo plazo.

---

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/about-icao/Council/Council%20Documentation/222/C-DECs/C.222.DEC.12.EN.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.icao.int/Meetings/2021-ICAO-LTAG-GLADS/Pages/default.aspx>

11. Creemos que es importante que los Estados se involucren en estos procesos y busquen información sobre las posibles implicaciones de estas discusiones para ellos mismos - en vista de la urgente necesidad de acciones para mitigar las emisiones de CO2 a fin de evitar consecuencias climáticas desastrosas - y la necesidad de adaptar las medidas de mitigación del cambio climático a las realidades de los diferentes Estados.

### **Medidas Propuestas**

12.. Por el expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada; y
- b) Reforzar a los Estados que involucren en estos procesos y que busquen información sobre las posibles implicaciones de estas discusiones para ellos mismos.
- c) Invitar a los miembros de la CLAC que participen en la reunión del GLADs, que se llevará a cabo entre los días 11 y 14 de mayo de 2021, de manera virtual.