



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA38-NE/12  
26/05/2017

**TRIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/38)**

(Isla de Flores, Guatemala, 31 de Mayo al 2 de Junio de 2017)

**Cuestión 4 del  
Orden del Día: Medio Ambiente**

**Cuestión 4.1 del  
Orden del día: Implementación del CORSIA – Avance de los trabajos técnicos del GMTF**

(Nota de estudio presentada por Brasil)

**Antecedentes**

1. En los años recientes, la OACI ha establecido objetivos de crecimiento sostenible para la aviación internacional y, para ello, ha adoptado una serie de medidas con miras a disminuir el impacto del sector en el medio ambiente. En 2010, la OACI definió como metas deseables una mejora en la eficiencia energética de 2% para el sector y el crecimiento neutro de carbono en la aviación a partir de 2020. En este sentido, se estableció una canasta de medidas para la reducción de las emisiones del sector, las cuales incluyen medidas operacionales, de infraestructura, tecnológicas y de mercado.
2. Para lograr sus objetivos, los Estados miembros adoptaron, en la última Asamblea, la histórica Resolución A39-03, la cual establece el esquema de compensación y de reducción de emisiones de la aviación – *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA). Este acuerdo se suma a los esfuerzos globales de reducción de las emisiones de gases del efecto invernadero, consolidados en el Acuerdo de París y en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (UNFCCC, de la sigla en inglés).
3. Aprobada la Resolución, grande parte de los trabajos de la Organización están centrados actualmente en la definición de los aspectos técnicos para la implementación efectiva del CORSIA en los plazos establecidos.

### **Análisis de la Resolución A39-03**

4. La Resolución A39-03 fue un marco histórico en los esfuerzos globales de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, puesto que el documento concilia el principio de la no discriminación con el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas, consagrado en el ámbito de la UNFCCC. De ese modo, la implementación del CORSIA será hecha por fases para respetar las respectivas capacidades de los Estados.

5. En las primeras dos etapas (2021-2026), la participación de los Estados es voluntaria; es decir, los Estados que deseen participar declaran su intención a la OACI. Hasta el mes de mayo de 2017, 69 Estados – que representan cerca de 87.6% del tráfico aéreo internacional – anunciaron su intención de participar en el CORSIA.<sup>1</sup>

6. En la segunda fase, que empieza en 2027, el esquema se aplica a 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.

7. Además, la Resolución contempla un abordaje por rutas. Por este abordaje, los operadores aéreos tienen la obligación de compensar las emisiones provenientes de sus vuelos internacionales en rutas en que tanto el Estado de origen cuanto de destino participen del CORSIA. Al contrario, si uno de los Estados de determinada ruta – origen o destino – no hacen parte del CORSIA, entonces esta ruta está excluida del esquema de compensación de emisiones. De esa manera, no hay discriminación entre los operadores aéreos en una misma ruta.

8. Otro punto importante definido en la Resolución es la distribución de obligaciones. En un primer periodo, entre 2021 y 2029, la distribución de obligaciones será 100% sectorial, o sea, la cantidad de CO<sub>2</sub> que un operador deberá compensar será calculado por la multiplicación de sus emisiones anuales con el factor de crecimiento del sector en cada año.

9. A partir de 2030, un elemento individual será incluido en el cálculo de compensación de las emisiones que considerará el factor de crecimiento del sector y el factor de crecimiento individual del operador aéreo. Este factor individual tendrá peso de 20% entre 2030 y 2032, y de 70% entre 2033 y 2035.

10. De modo a evaluar el impacto del CORSIA sobre el crecimiento de la aviación internacional, el Consejo de la OACI hará revisiones periódicas del esquema a partir de 2022. Estas revisiones servirán como una base importante para que el Consejo recomiende, si necesario, ajustes en el esquema para consideración de la Asamblea.

11. Por fin, por medio de la Resolución A39-03, la Asamblea solicita al Consejo que, con el apoyo técnico del CAEP, adopte las siguientes medidas para la implementación del CORSIA y adopción por el Consejo en 2018:

- a) Desarrollo de las *Standards and Recommended Practices* (SARPs) y materiales de apoyo para el Sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV), así

---

<sup>1</sup> La lista está disponible en <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx>

como los criterios recomendados relativos a las unidades de emisiones que pueden adquirir los exploradores de aeronaves teniendo en cuenta la UNFCCC;

- b) Desarrollo de políticas y materiales de orientación para apoyar el establecimiento de registros del CORSIA.

12. Inmediatamente tras la adopción de la Resolución A39-03, el GMTF se reunió para empezar sus actividades y elaborar su plan de trabajo, lo cual fue aprobado en la reunión del *Steering Committee* del CAEP, en diciembre de 2016. Teniendo en cuenta que a partir de 2021 ya empieza la fase piloto del esquema, y que los años 2019 y 2020 serán utilizados para establecer el *baseline* de las emisiones, muchos de los aspectos técnicos de la implementación del CORSIA, especialmente el sistema de MRV, deberán ser definidos en 2017 para que puedan estar efectivos ya a partir del 1º de enero de 2019.

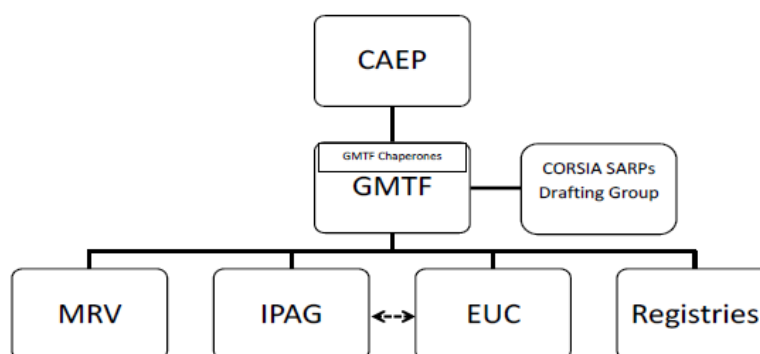
### Plan de trabajo para el desarrollo de las *Standards and Recommended Practices* (SARPS) relacionadas con la implementación del CORSIA

13. El plan de trabajo de la OACI para la definición de los requisitos de implementación del CORSIA debe completarse a lo largo de 2017. Las primeras discusiones en el GMTF ocurrieron en octubre de 2016 y febrero de 2017, y deben concluirse en la reunión del inicio de junio, cuando el grupo finalizará su primera propuesta de SARPs. Esta propuesta debe ser sometida a apreciación del *Steering Group* del CAEP, en septiembre y presentada al Consejo en la sesión de octubre. Si aprobada la propuesta, todos los Estados miembros serán consultados en diciembre por medio de *State Letters*. El objetivo es que las SARPS sean aplicadas a partir del 1 de enero de 2019.

14. En el ámbito del CAEP, las actividades fueron delegadas al GMTF (*Global Market Task Force*) que tiene el apoyo técnico para asuntos de combustibles alternativos del AFTF (*Alternative Fuels Task Force*). Mientras el GMTF debe establecer las SARPs concernientes a la implementación del CORSIA, el AFTF debe analizar técnicamente los requisitos y criterios de sustentabilidad para el uso de combustibles alternativos y su forma de cálculo de emisiones en el esquema.

15. Internamente, los trabajos del GMTF están divididos en grupos de trabajo encargados de desarrollar tareas específicas: el grupo de trabajo de MRV, el grupo de trabajo de EUC (*Emissions Units Criteria*) y el grupo de trabajo de registros. Todos estos grupos apoyan los trabajos del grupo de elaboración de las SARPS (*CORSIA SARPs Drafting Group*). Además, también fue establecido un grupo independiente, el *Interim Program Assessment Group* (IPAG), lo cual está constituido por expertos nombrados por los miembros del CAEP y tiene como objetivo apoyar técnicamente al GMTF en la definición de los programas de crédito de carbono que serán aceptados en el CORSIA.

Figura 1 – Subgrupos del GMTF



16. De manera general, la elaboración de las SARPS ya está bastante avanzada en la parte que trata del sistema de MRV, particularmente en lo concerniente a la forma de atribución de vuelos a operadores (i.e. código de la OACI, Certificado de Operador de Aeronave o marcas de registro) y de operadores a los Estados (i.e. Estado de notificación, Estado que emite la AOC o lugar de registro jurídico), al ciclo de cumplimiento de 3 años, a los métodos de seguimiento del uso de combustibles, a los requisitos e informaciones mínimas que deben constar en los planes de seguimiento de las emisiones y a los requisitos para los órganos de verificación.

17. El ritmo de discusiones del GMTF está bastante intenso para que se cumplan los plazos establecidos por el *Steering Group* y para que se empiecen los procesos de implementación del CORSIA. Sin embargo, es necesario que el CAEP y el Consejo de la OACI tengan en cuenta la necesidad de transparencia de las discusiones del GMTF, puesto que pocos Estados están haciendo seguimiento a un asunto que tendrá impacto directo en todos los miembros de la OACI. Actualmente, las discusiones están restringidas a los miembros del GMTF.

18. Es importante señalar que, aunque sea de forma simplificada, todos los Estados, independientemente si están participando en el CORSIA o si están exentos del esquema de compensación, tendrán que hacer el seguimiento de las emisiones de sus operadores aéreos, para posteriormente notificarlas a la OACI y verificarlas con el operador.

19. En el caso de los operadores, es necesario que estén claramente definidas cuáles informaciones y requisitos les serán exigidos para que ellos puedan antever la estructura interna y los costos administrativos de implementación del CORSIA. De la misma forma, los Estados necesitan tener claro cómo será el sistema de MRV que tendrán que establecer internamente en sus administraciones para que puedan construir sus capacidades internas en términos de formación de personal, desarrollo de infraestructura y definición de procesos.

20. Por estas razones, se considera fundamental que las discusiones del GMTF sean compartidas, de la manera más completa posible, a todos los Estados miembros de la OACI lo más rápidamente posible. Esto es importante tanto para las autoridades gubernamentales que serán responsables por el MRV cuanto para los operadores, principalmente para que se puedan identificar los recursos necesarios para el sistema de MRV.

21. De igual manera, es importante también que los Estados de la región participen activamente en seminarios sobre la implementación del CORSIA que serán llevados a cabo en el inicio de 2018 por la OACI como parte de los esfuerzos de construcción de capacidades y de intercambio de conocimiento. Aunque la mayoría de los Estados de Latinoamérica estén exentos de obligaciones en el ámbito del CORSIA, habrá la obligación de seguimiento y notificación a la OACI. Para ello, estos seminarios se constituirán en una oportunidad para el intercambio de conocimiento y de experiencias que ayudaran en la construcción de capacidades en la región.

#### **Medidas propuestas:**

22 Se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Instar a los Estados de la región que tengan representación en el Consejo de la OACI que apoyen la divulgación de los principales puntos de discusión acerca de la implementación del CORSIA, en especial en lo concerniente al proceso de MRV;

- c) Promover la participación activa de la región en los seminarios sobre la implementación del CORSIA que serán promovidos por la OACI a lo largo del próximo año.