



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/42-NE/04
15/03/19

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Medio Ambiente

- **Avances y línea de tiempo en la implementación del CORSIA**

(Nota de estudio presentada por Guatemala – Punto Focal “Medio Ambiente”)

Antecedentes

1. Como se recordará, tanto el punto focal de la Macrotarea de Medio Ambiente como el Estado de Brasil, han informado al GEPEJTA por medio de diversas notas de estudio sobre los avances en el desarrollo e implementación del CORSIA.
2. En el marco de la reunión del GEPEJTA-38 realizada en la Isla de Flores, Guatemala, mediante la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/12, el Estado de Brasil presentó el avance de los trabajos técnicos del Global Market Task Force (GMTF) en la cual se incluyó un análisis de la Resolución A39-3 y el plan de trabajo para el desarrollo de las SARP's relacionadas con la implementación del CORSIA.
3. En esa misma reunión, la IATA presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/38-NE/14, en la cual se realizó un análisis sobre la importancia de la coordinación interinstitucional para la implementación del CORSIA, principalmente una sinergia de trabajo entre las Autoridades de Aviación Civil y los operadores aéreos.
4. En la reunión del GEPEJTA-39, realizada en San Salvador, El Salvador, el punto focal de la Macrotarea de Medio Ambiente, presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/15 en la cual se realizó un análisis sobre el avance en la elaboración del Volumen IV del Anexo 16, el manual técnico ambiental y los documentos de soporte para la implementación del CORSIA. Además, en la nota se expusieron las preocupaciones tanto de los Estados como de los operadores aéreos en relación a la necesidad de la pronta publicación y aprobación de las reglas (SARP's) de operativización de este plan mundial.

5. Asimismo, en la reunión del GEPEJTA-40, realizada en Santiago, Chile, el Estado de Brasil presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/08, en la cual se exponen los elementos principales del CORSIA, obligaciones de vigilancia, notificación y verificación y las oportunidades de cooperación en la región para la implementación del esquema.

6. Por su parte, en la misma reunión del GEPEJTA-40, el Estado de Guatemala presentó el Informe del Seminario Regional sobre el CORSIA, realizado en Antigua Guatemala entre el 21 y 23 de marzo de 2018 (CLAC/GEPEJTA/40-NE/15). En la nota de estudio se hizo referencia a los puntos expuestos por los expertos de la OACI enfocados principalmente en la elaboración de los planes de vigilancia y la implementación del sistema MRV.

7. Es importante resaltar que mediante comunicación Ref.: AN 1/17.14-18/78 de fecha 20 de julio de 2018, la OACI notificó a los Estados sobre la adopción de la primera edición de las *Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) (Anexo 16, Volumen IV, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional)*.

8. Debe ponderarse en su justa dimensión que desde la adopción del Volumen IV del Anexo 16, la OACI ha impulsado la iniciativa ACT-CORSIA, mediante la cual ha impulsado diferentes actividades y apoyo entre Estados para la implementación del del esquema.

Análisis

9. Al 15 de enero de 2019, 78 Estados que representan el 76.93% de la actividad de la aviación internacional, han manifestado su interés en participar como voluntarios en el CORSIA desde la fase piloto. A continuación, se muestra un gráfico con los Estados participantes, ordenados por oficinas regionales de la OACI.

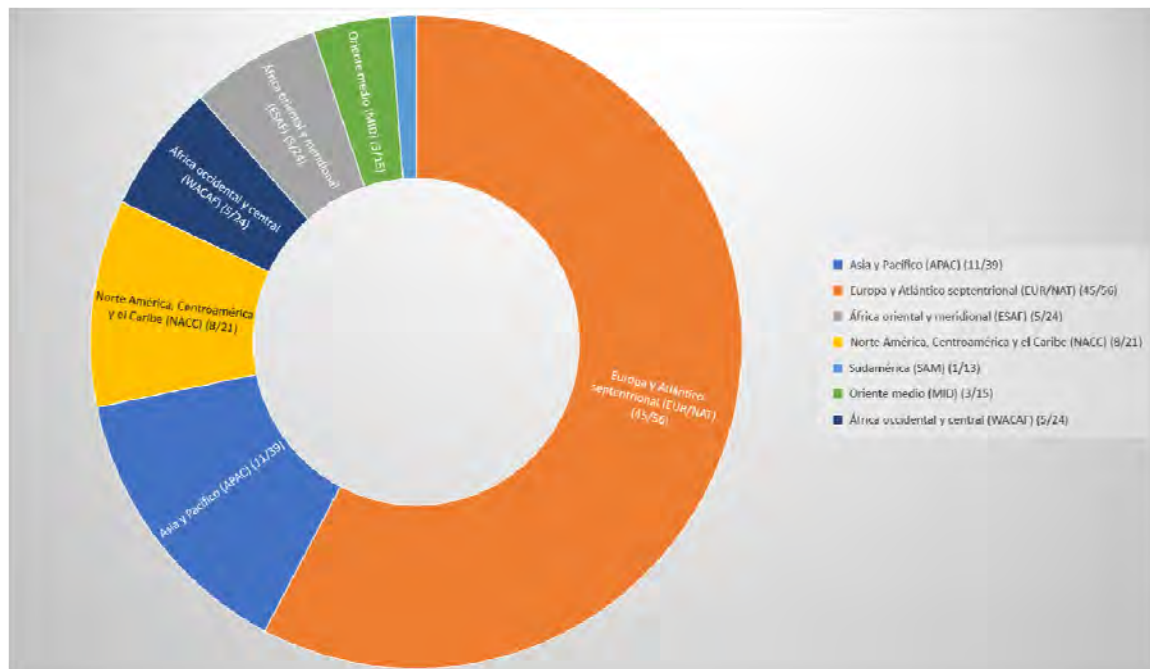


Ilustración 1: Estados voluntarios en la primera fase del CORSIA por Oficina Regional de OACI.
Fuente: elaboración propia con datos de la OACI.

10. Específicamente de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se encuentran como voluntarios desde la fase piloto México, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Jamaica y República Dominicana, los cuales pertenecen a la Región NACC de la OACI.

11. Es importante resaltar que en el marco de la iniciativa ACT-CORSIA de la OACI, se impulsó el CORSIA Buddy Partnerships mediante el cual se han realizado jornadas de asistencia, entrenamiento y creación de capacidades para la implementación de este plan. Es importante resaltar el papel que los Estados de Brasil y México han tenido en el desarrollo de esta iniciativa, ya que han transferido su conocimiento a otros Estados. A continuación, se presentan dos esquemas en donde se puede observar la información actualizada del ACT-CORSIA/Buddy Partnerships.

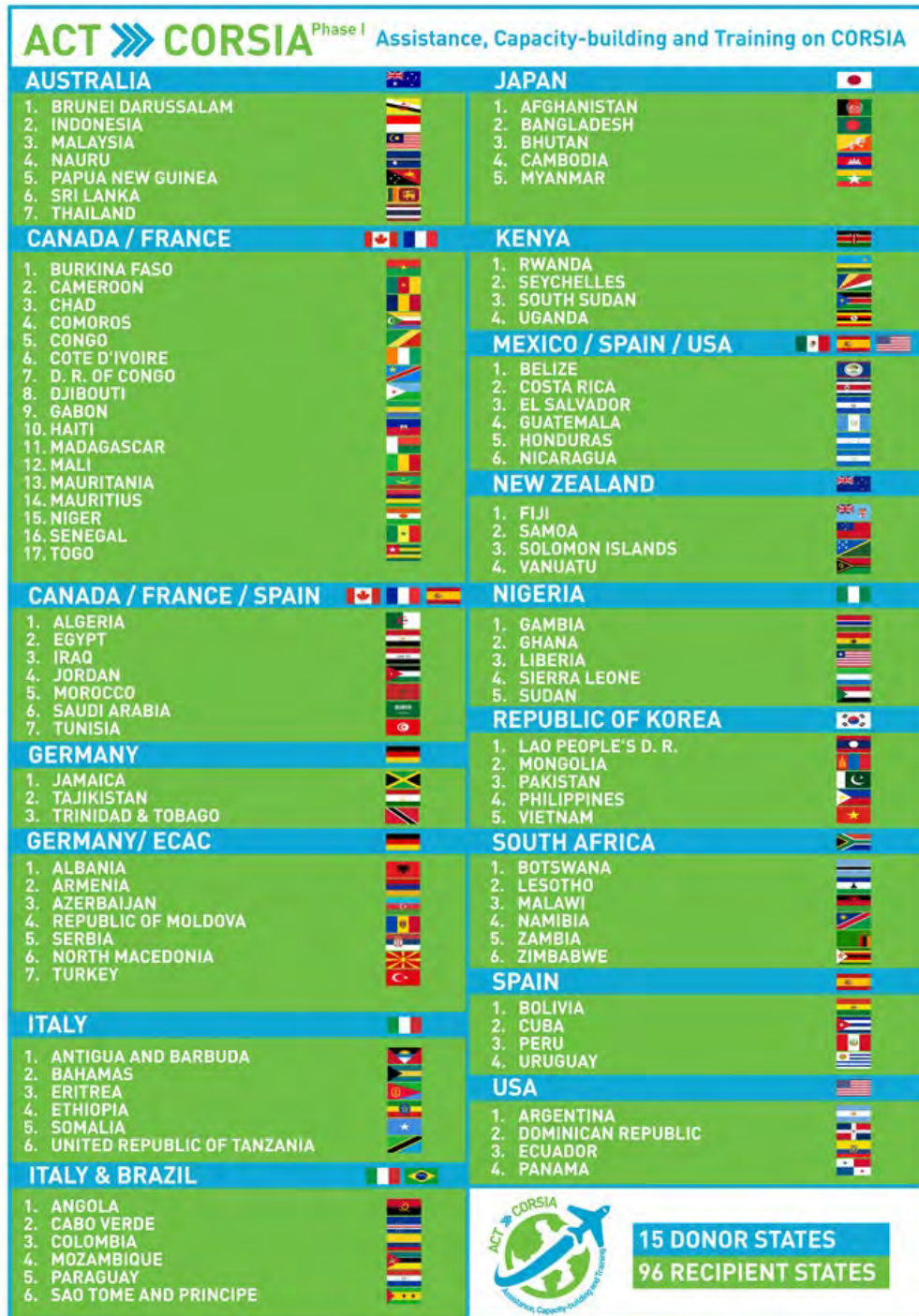


Ilustración 2: ACT-CORSIA/Buddy Partnerships
Fuente: OACI.

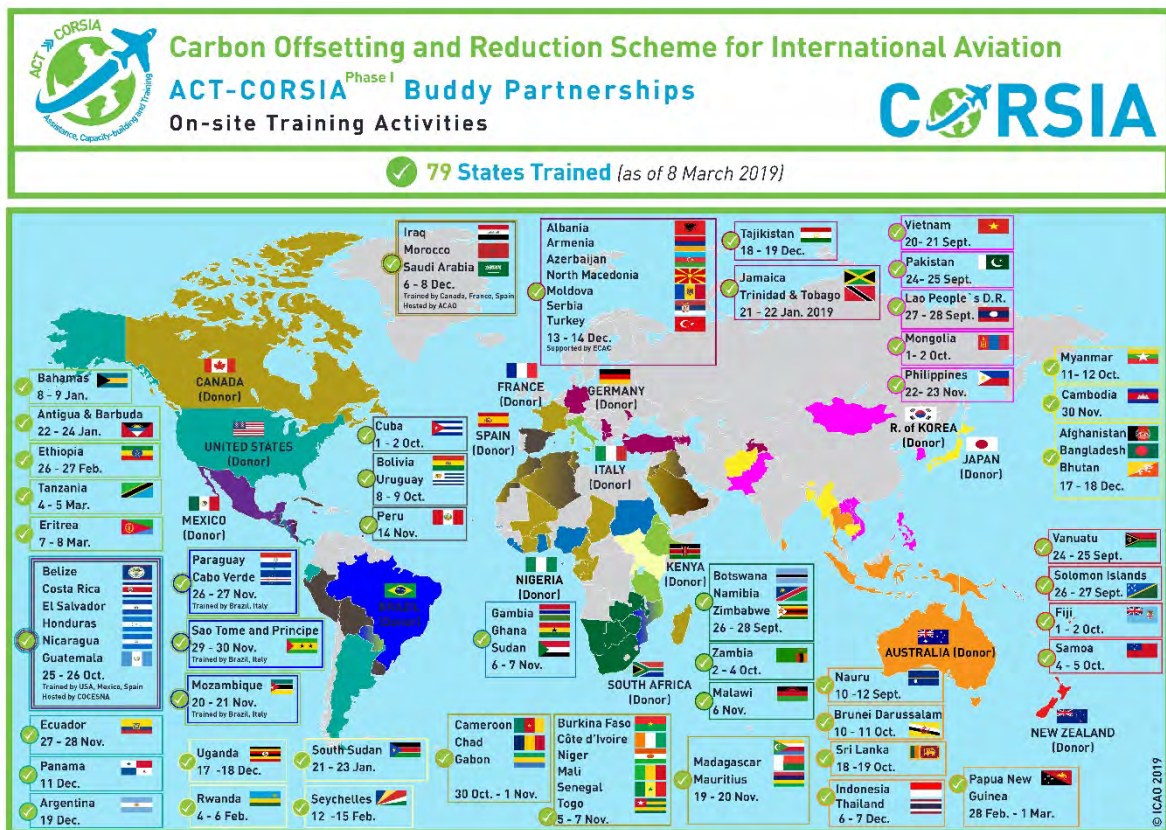


Ilustración 3: Actividades de entrenamiento en sitio.
Fuente: OACI

12. En las jornadas de entrenamiento los expertos acreditados por la OACI, se desarrollaron temas generales sobre el CORSIA, implementación del sistema de vigilancia, reporte y verificación, principalmente enfocado en la elaboración, verificación y aprobación del plan de vigilancia de emisiones. Además de la necesidad de iniciar con la elaboración del marco regulatorio para la implantación del CORSIA.

13. Dichas jornadas fueron muy importantes ya que se realizaron ejercicios prácticos en los que participaron tanto los puntos focales designados por las Autoridades de Aviación Civil como representantes de los operadores aéreos. Asimismo, se presentaron las fechas críticas en las cuales ambos actores deben de presentar documentos para aprobación o notificación.

14. Las fechas críticas han sido establecidas en el Volumen IV del Anexo 16, por lo que, al entrar en vigencia a partir del 1 de enero de este año, empiezan a correr los plazos como se muestra a continuación:

Plazo	Actividad
1 de enero de 2019 al 31 de diciembre de 2019	Los explotadores de aviones vigilarán, de conformidad con la Parte II, Capítulo 2, 2.2, las emisiones de CO2 correspondientes a 2019 procedentes de los vuelos internacionales, definidos en la Parte II, Capítulo 1, 1.1.2 y la Parte II, Capítulo 2, 2.1.
28 de febrero de 2019	Los explotadores de aviones presentarán un plan de vigilancia de emisiones a los Estados (una sola vez, salvo que sea necesaria una revisión), conforme a la Parte II, Capítulo 2, 2.2.2.1.

30 de abril de 2019	Los Estados aprobarán los planes de vigilancia de emisiones (una sola vez, salvo que sea necesaria una revisión), conforme a la Parte II, Capítulo 2, 2.2.2.1.
30 de abril de 2019	Los Estados remitirán a la OACI una lista de los explotadores de aviones que se les atribuyan, conforme a la Parte II, Capítulo 1, 1.2.7, así como una lista de los órganos de verificación acreditados en esos Estados, conforme a la Parte II, Capítulo 1, 1.3.7.
31 de mayo de 2019	Recomendación: <i>Los Estados deberían obtener y utilizar el documento de la OACI titulado “CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions” en el que se resume una lista de explotadores de aviones y el Estado al que han sido atribuidos, conforme a la Parte II, Capítulo 1, 1.2.3. Ese documento está disponible en el sitio web del CORSIA de la OACI.</i>

Tabla 1: Detalles de plazos de cumplimiento en el periodo 2019

Fuente: Volumen IV, Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Conclusión

15. Es importante resaltar el liderazgo que la industria aeronáutica, así como la OACI han venido desarrollando en la temática de protección al medio ambiente y en la mitigación de los efectos al cambio climático de este sector, quienes de manera conjunta con los Estados están realizando esfuerzos significativos para implementar de manera exitosa las diferentes regulaciones y normas de cumplimiento.

16. Tal como esta concebido el mecanismo CORSIA, se precisa la participación de la mayor cantidad de Estados en el mismo, ello asegura la integralidad del esquema. Llama la atención que de la región SAM, de los 13 miembros de esta oficina regional de la OACI, solamente hay un participante en la fase voluntaria del referido esquema. En función de lo expuesto sería conveniente que los Estados de esta región se sumen a esta importante iniciativa impulsada por la OACI.

17. Se destaca que a la fecha Sudamérica es la región que menos participación tiene en este importante mecanismo global en pro de reducir los gases de efecto invernadero que producen el calentamiento global y el cambio climático.

Medidas propuestas a la Reunión

18. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e instar a los expertos que den a conocer en la presente reunión el estado de situación de sus respectivas administraciones en cuanto este tema.