



CLAC/GEPEJTA/43-NE/12
10/07/19

**CUADRAGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/43)**

(Lima, Perú, 16 y 17 de julio de 2019)

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

**Cuestión 4.1 del
Orden del Día:** **CORSIA**

- **Visión de la Industria sobre el CORSIA**

(Nota de estudio presentada por ALTA/IATA)

Antecedentes

1. El 6 de octubre de 2016, la 39ª reunión de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) concluyó con la adopción de una medida mundial basada en el mercado para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Esta medida de la OACI establece el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés) que constituye el primer esquema global que cubre un sector completo de industria.
2. Es importante tener en cuenta que CORSIA no pretende reemplazar los esfuerzos que viene haciendo la aviación internacional para mejorar la eficiencia del combustible a través de nuevas tecnologías y mejores medidas operativas y de infraestructura, sino que está diseñada para complementar estas y las demás medidas disponibles para el sector en el mismo objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernadero.
3. Por lo tanto, CORSIA es una medida de apoyo para lograr un crecimiento neutral de emisiones de CO₂ a partir de 2020, como meta trazada por la industria; y alcanzar a largo plazo una reducción del 50% de las emisiones de CO₂ en 2050 comparada con las de 2005.
4. La colaboración activa de las autoridades de aviación civil del mundo es fundamental en el cumplimiento de la implementación de los compromisos adquiridos en virtud del CORSIA, especialmente en la ratificación interna del Anexo 16 de la OACI y las demás normas que constituyen el paquete de medidas de CORSIA, así como en la lucha contra medidas similares al CORSIA a nivel local que distorsionen su objetivo.
5. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA por sus siglas en inglés) y la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo “ALTA”) en su calidad de miembros

observadores del GEPEJTA, se permite poner a consideración la presente Nota de Estudio, con el fin de hacer un llamado a los países miembro para apoyar la adopción interna de las medidas regulatorias necesarias para la implementación armonizada del CORSIA en Latinoamérica y el Caribe, así como a realizar las acciones necesarias para evitar la creación de medidas diferentes a las establecidas en este Plan.

Análisis

6. Desde el año 2009 la industria aeronáutica ha mostrado su interés de comprometerse para adoptar las acciones necesarias para reducir sus niveles de emisión de CO₂. Siendo más del 2% del total de emisiones en el mundo, la conciencia ambiental de la industria y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero es una de las principales prioridades de la aviación.

7. Como resultado de este compromiso, en la Asamblea 37 de la OACI del año 2010 se adoptaron algunos objetivos ambientales para la aviación internacional, a saber: una tasa media anual de mejora del rendimiento del combustible del 2% hasta 2020; una mejora en la tasa global de eficiencia del combustible del 2% anual desde 2021 hasta 2050; y un objetivo aspiracional de mediano plazo de mantener las emisiones netas globales de CO₂ al mismo nivel desde 2020.

8. Para cumplir con estos objetivos, la industria aeronáutica internacional ha adoptado numerosas medidas que implican el desarrollo de nuevas tecnologías en la operación para hacerla más eficiente, una transición real y efectiva al uso de combustibles alternativos y sostenibles, un mejor uso de la infraestructura y un esquema de medidas globales de mercado para la compensación de emisiones de CO₂.

9. En este sentido, la 39 Asamblea de la OACI adoptó el Anexo 16, volumen IV (CORSIA) como el plan único de la aviación internacional para compensar las emisiones de CO₂, y como una medida que apoya el cumplimiento de los objetivos ambientales a corto y mediano plazo. La compensación de carbono proporciona una opción eficaz desde el punto de vista ambiental para los sectores en los que el potencial de nuevas reducciones de emisiones es limitado o los costos de reducción son excesivamente altos. La compensación y el establecimiento de mercados de carbono son un componente fundamental de las políticas de reducción de emisiones globales, regionales y nacionales. Existen muchas maneras de alcanzar reducciones de dióxido de carbono a través del uso de créditos de carbono, muchos de los cuales traen beneficios sociales, económicos o medioambientales que apoyan el desarrollo sostenible de nuestras sociedades. Esas medidas de compensación han funcionado durante décadas con fines de cumplimiento y reducción voluntaria de emisiones y continúan siendo un mecanismo eficaz para respaldar la acción contra el cambio climático. Por lo tanto, la OACI ha hecho un llamado a los estados contratantes no solo a adoptar y aprobar internamente las normas pertinentes al Anexo 16 volumen IV para su aplicación, sino también a evitar la proliferación de medidas a nivel local que tiendan a replicar los compromisos del CORSIA, que pueden llegar a afectar su efectividad.

10. A este respecto, CORSIA fue adoptado en la OACI con el reconocimiento de que es la única medida basada en el mercado aplicable a los vuelos internacionales y sobre la base de que las emisiones no deben contabilizarse más de una vez. De particular preocupación es que algunos Estados están aplicando o considerando la aplicación de un instrumento de fijación de precios del carbono o un impuesto a los boletos para abordar las emisiones de la aviación internacional que cubrirá CORSIA. Tales políticas no solo están en desacuerdo con los compromisos internacionales de estos Estados, sino que también socavan los esfuerzos multilaterales para enfrentar el cambio climático.

11. Por lo tanto, la industria cree firmemente que los Estados deben continuar realizando las medidas necesarias para cumplir con los compromisos adquiridos para abordar el impacto de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, en especial frente a la implementación real y efectiva

contenidas en las normas y estándares internacionales del Anexo 16 Volumen IV que permitan la adopción del CORSIA así como realizar las acciones adecuadas para que CORSIA siga siendo la única medida de mercado para la compensación de emisiones de CO₂, evitando distorsiones de mercado.

Medidas propuestas al GEPEJTA

12. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- a) Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista;
- b) Reafirmar la importancia de CORSIA como elemento del paquete de medidas, teniendo en cuenta que fue diseñado para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados;
- c) Apoyar la implementación de las normas y estándares internacionales contenidas en el CORSIA, en especial el Anexo 16 volumen IV de la OACI;
- d) Reafirmar el principio de que CORSIA debe ser la única medida basada en el mercado que se aplique a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; y
- e) Reafirmar el principio de que las medidas basadas en el mercado no deberían ser duplicadas y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez.