



**CUADRAGÉSIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/45V)**

(Reunión virtual, 5 de agosto de 2020)

**Cuestión 4 del**

**Orden del Día:** Medio Ambiente

**Decisión del Consejo de la OACI sobre las características de diseño del CORSIA y la pandemia COVID-19**

(Nota de estudio presentada por el Punto Focal Guatemala e IATA)

**Antecedentes**

1. Como es de su conocimiento en su reciente periodo de sesiones, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha tomado decisiones que permiten hacer frente a los impactos de la pandemia del COVID-19 en la aviación a nivel mundial.
2. Respecto al medio ambiente, específicamente en la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), la reducción significativa de las operaciones áreas internacionales derivadas de las restricciones regulatorias impuestas por los Estados, tendrán un impacto en algunos aspectos de diseño del CORSIA, como lo es el cálculo de la línea base de emisiones que contempla el promedio entre las emisiones del 2019 – 2020. Esta situación implica un aumento en la compensación que los operadores deben hacer en la fase piloto del plan de aquellos Estados que participan en dicha fase a partir del próximo año pues si se consideran las operaciones de 2020 se disminuye la línea base.
3. En ese sentido, diferentes organizaciones a nivel mundial, como la CLAC, por medio de un oficio enviado por la Presidencia del Comité Ejecutivo, a solicitud de la Macrotarea de Medio ambiente, en donde se solicitó a la OACI reconsiderar todos aquellos aspectos de diseño que tomaran en cuenta las operaciones y emisiones del 2020, realizando un cambio en el diseño del plan para tomar únicamente el año 2019 como referencia.
4. Lo anterior generó un intercambio de ideas en el seno del Consejo de la OACI, con el fin de que se mantengan los compromisos ambientales con la comunidad global, pero permitiendo que no se genere una carga económica adicional a los operadores; los cuales de por sí han sido afectados de manera extrema por las restricciones de operación impuestas en los diferentes Estados.

**Análisis**

5. La referencia a los datos de emisiones del 2020 se incluyó en el diseño del CORSIA, principalmente en relación con el cálculo de la línea base, cálculos de requisitos de compensación para la fase piloto y el umbral de entrada de nuevos operadores aéreos.

6. Debido a la reducción de operaciones de las aerolíneas por la crisis del COVID-19 y tomando en cuenta que los datos del 2020 son necesarios para realizar el cálculo de la compensación de la línea base, la cual es el promedio de las emisiones de CO2 reportadas en el 2019 – 2020, se produce un aumento significativo comparado con las proyecciones que se realizaron cuando se aprobó este mecanismo.

7. En ese sentido la Secretaría de la OACI a través de la Dirección de Medio Ambiente y el CAEP, presentó al Consejo diferentes alternativas para tomar una decisión que mantuviera la integralidad del plan y no redujera los compromisos en materia de cambio climático del sector aéreo internacional. Tomando en cuenta la cláusula operativa 16 de la Resolución de la Asamblea A40-19 en donde se *“recuerda prever salvaguardas en CORSIA que garanticen el desarrollo 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”*; se recomendó establecer que los datos del 2019 se utilicen como única referencia para la implementación del CORSIA en la fase piloto.

8. Asimismo, en la decisión aprobada por el Consejo se hace mención del párrafo 17 de la Resolución de la Asamblea A40-19, específicamente frente a la necesidad de realizar exámenes periódicos del CORSIA en intervalos de tres años a partir del 2022.

9. Es importante recalcar que las modificaciones aprobadas para el uso del 2019 como año de referencia para estos tres elementos de diseño, serán evaluadas en la Asamblea General de la OACI en 2022 en donde se definirá si este cambio será permanente para las fases posteriores de la implementación del CORSIA, por lo cual los puntos focales designados por cada una de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC deberán tomar en cuenta las decisiones posteriores de OACI para cumplir con los requisitos del CORSIA.

10. En el **adjunto 1**, se incluye la decisión del Consejo con los cambios aprobados, así como los diferentes análisis que el CAEP deberá continuar realizando sobre los impactos del COVID-19 al CORSIA de cara a la revisión que se llevará a cabo durante su implementación y específicamente en el marco de la Asamblea que se realizará en el 2022.

## **Conclusión**

11. Es importante considerar los cambios aprobados por el Consejo en la primera fase de implementación del CORSIA, los cuales hacen frente a los impactos que la pandemia del COVID-19 ha tenido en el sector aéreo internacional con el fin de no aumentar las cargas económicas de los operadores aéreos.

## **Medidas propuestas**

12. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada.
- b) Solicitar sus comentarios y aportes respecto al Adjunto.

*(Version as at 1830 hours 29 June 2020)*

***Draft – Council Decision on CORSIA Design Features and COVID-19 Pandemic***

***(as part of 220th C-DEC text, for C-WP/15053, Section 2 Only)***

1. In recognition that:
  - a) COVID-19 has had a significant negative impact on international air transport, with ICAO forecasting global international aviation capacity in 2020 to be down by up to 63 per cent, and airlines losing up to USD400 billion of revenue in 2020;
  - b) the full impact of COVID-19 on international civil aviation is not yet clear, and consequences for States and airlines around the world may differ, but all airlines in all regions of the world are being significantly impacted;
  - c) COVID-19 and the global slowdown of aviation will cause a substantial reduction in CO<sub>2</sub> emissions from aviation in 2020 and, in all likelihood in 2021 as well;
  - d) the use of the average of 2019-2020 emissions as the CORSIA baseline was established with data and forecasts that could not envisage exceptional circumstances such as those deriving from the impact of COVID-19;
  - e) notwithstanding the uncertainty of forecast data for the remaining part of 2020 and for 2021, an offsetting calculation based on the 2019-2020 baseline would generate a substantial unexpected increase in offsetting requirements in 2021 and following years, with negative implications for the recovery of air transport during and after COVID-19;
  - f) CORSIA remains a key part of the basket of measures to achieve the global aspirational goal of carbon neutral growth;
  - g) operative clause 16 of Assembly Resolution A40-19 recalls the need to provide for safeguards in the CORSIA to ensure the sustainable development of the international aviation sector and avoid inappropriate economic burden on international aviation, and requests the Council to decide the basis and criteria for triggering such action and identify possible means to address these issues;
  - h) such decisions taken by the Council to avoid inappropriate economic burden on international aviation will be necessary and essential considerations in the periodic review of CORSIA in accordance with paragraph 17 of Assembly Resolution A40-19; and
  - i) in giving effect to operative clause 16 of Assembly Resolution A40-19, it is desirable that Council address the CORSIA baseline, the reference year for calculating offsetting requirements for the pilot phase, and the new entrant threshold (together, the three CORSIA design features);

2. The Council:

a) agreed that the COVID-19 situation constituted a situation warranting action by the Council to avoid inappropriate economic burden on international aviation;

b) agreed, in order to safeguard against inappropriate economic burden on aeroplane operators, that actual 2020 emissions should not be used for the three CORSIA design features, and decided that during the pilot phase actual 2019 emissions shall be used for 2020 emissions and published in all relevant ICAO CORSIA Documents referenced in Annex 16, Volume IV;

c) agreed that the Council will upon further analysis, consider amendments to Assembly Resolution A40-19 to also use only 2019 emissions for the three CORSIA design features beyond the pilot phase, to be presented to the 41st Session of the Assembly for decision;

d) decided to initiate the process for establishing the 2022 periodic review of CORSIA in accordance with operative clause 17 of Assembly Resolution A40-19, and requested the Secretariat to present a review structure, process and methodology for Council's consideration at its 222nd Session, including a work programme for CAEP's technical and analytical contributions to the review;

e) confirmed that the Council's 2022 periodic review of the implementation of CORSIA, including its impact on the growth of international aviation, will serve as an important basis for the Council to consider whether it is necessary to make adjustments to the next phase or compliance cycle and, as appropriate, to recommend such adjustments to the Assembly for its decision. In the context of this periodic review of CORSIA, the Council will also examine, with the technical contribution of CAEP, the impact of COVID-19 on CORSIA - including inter alia its impact on the baseline beyond the pilot phase, on the different phases of CORSIA implementation, and on the growth factors - in order to contribute to the sustainable development of the international aviation sector and the effectiveness of the scheme, in line with Assembly Resolution A40-19; and

f) requested CAEP to continue to analyse the impact of COVID-19 on CORSIA, drawing upon ICAO's ongoing work to analyse the economic impact of COVID-19 on aviation including the regional breakdown and recovery scenario modelling, and to provide an update for Council's consideration during the 222nd Session, including:

- i. quantification of the volume of CO<sub>2</sub> emissions from international aviation that will not have been emitted due to the reduction in aviation activity compared to forecast activity each year until such time as international aviation fuel burn and emissions equals or exceeds 2019 levels; and
- ii. an analysis of the cost implications of CORSIA offsetting requirements, taking into consideration the current and expected emission unit prices offered by the Emissions Unit Programmes approved for CORSIA by the Council.