



CLAC/GEPEJTA/56-NE/06

11/07/24

**QUINCUAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/56)**
(San Salvador, El Salvador 17 – 19 de julio de 2024)

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Medio Ambiente**

Posición de IATA sobre el desbloqueo de las UEA para la primera fase del CORSIA (2024-2026)
(Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN

La presente nota de estudio tiene como objetivo presentar la correlación entre el artículo 6 del Acuerdo de París y la aplicación del CORSIA, y resaltar las principales barreras institucionales actuales que no permiten desbloquear el mercado de las Unidades de Emisiones Admisibles (UEA) del CORSIA para dar cumplimiento a los requisitos de compensación de las aerolíneas en la primera fase del esquema.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedents

1.1.1 El plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) es la única medida global basada en el mercado que aborda las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. CORSIA está diseñado para estabilizar las emisiones de CO₂ del sector a partir de 2021 a través de un crecimiento de carbono neutro de la aviación. Por este motivo, el esquema es esencial para abordar las emisiones residuales de CO₂ del sector, como una acción temprana mientras que se desarrollan y maduran otras medidas que contribuyan a la descarbonización del sector en 2050, como pueden ser los combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés) o nuevas tecnologías

de propulsión más limpia. IATA estima que a través del CORSIA el sector podrá reducir 1.200 y 2.000 millones de toneladas de CO₂ de la aviación internacional entre 2024 y 2035.¹

1.1.2 Dentro de las especificaciones técnicas del CORSIA se integran estrictos criterios y parámetros de elegibilidad para las UEA diseñadas por los programas admisibles a través de evaluación de proyectos de carbono con el fin de garantizar la solidez medioambiental del esquema.² Uno de estos criterios exige específicamente que los programas eviten la "doble reclamación", lo que ocurre cuando dos partes interesadas reclaman simultáneamente las mismas reducciones de emisiones. En el contexto de este análisis, una doble reclamación puede ocurrir cuando las UEA que las líneas aéreas compran y reclaman en virtud de dar cumplimiento a los requisitos de compensación del esquema CORSIA, también intentan ser reclamadas por los "países anfitriones" en los que se han generados las UEA para dar cumplimiento a sus contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC), de acuerdo con lo previsto en el Acuerdo de París.

1.1.3 La presente nota de estudio resalta los desafíos actuales que enfrenta los mercados de carbono, los cuales no han permitido desbloquear las UEA para dar cumplimiento a los requerimientos de compensación de emisiones durante la primera fase del CORSIA que se desarrolla entre 2024-2026, y se proponen medidas que pueden adoptarse para facilitar el cumplimiento de este esquema por parte de los países que lo han ratificado.

2. EL PROBLEMA Y EL STATU QUO

2.1 Abordar la doble reclamación: la interacción entre el Acuerdo de París de la CMNUCC y el CORSIA

2.1.1 El artículo 2.2 del Protocolo de Kioto encomienda a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) regular las emisiones de la aviación internacional. Sin embargo, para que las compañías aéreas den cumplimiento al CORSIA, deben adquirir UEA en los mercados de carbono, que se generan a partir de proyectos de compensación en diferentes países ("países anfitriones"). No obstante, existe el riesgo de que los países anfitriones también deseen reclamar esos créditos como parte de sus NDC en virtud del Acuerdo de París de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Por lo tanto, si no se aborda adecuadamente, puede ocurrir una doble reclamación de una misma UEA.

2.1.2 Para abordar esta cuestión, la OACI exige que los programas aprobados bajo el esquema de CORSIA obtengan y pongan a disposición del público las certificaciones de elegibilidad del país anfitrión antes de etiquetar esos créditos como "elegibles para el CORSIA". Esencialmente, estas certificaciones nacionales confirman que los países anfitriones se abstendrán de utilizar las UEA para dar cumplimiento

¹ A partir de septiembre de 2023, y el rango se verá afectado principalmente por las proyecciones de tráfico asumidas.

² [Documento de la OACI – Criterios de elegibilidad de las unidades de emisiones CORSIA – Marzo de 2019](#)

a sus NDC y deduciéndolas de sus inventarios nacionales, proceso que se conoce como "ajuste correspondiente".

2.1.3 Por otra parte, el artículo 6 del Acuerdo de París se refiere a la posibilidad que se da a los países para participar de forma voluntaria en enfoques cooperativos que les permitan intercambiar y utilizar "resultados de mitigación transferidos internacionalmente" (ITMOs, por sus siglas en inglés) para cumplir con sus NDC y para "otros fines internacionales de mitigación" (OIMP, por sus siglas en inglés) que cuyo fin pudiera ser compensar las emisiones de la aviación internacional en el marco del CORSIA. En términos prácticos, aunque hay algunos puntos pendientes en virtud del artículo 6, las "normas, modalidades y procedimientos" vigentes actualmente son lo suficientemente sólidas como para que los países anfitriones puedan realizar los ajustes correspondientes y así evitar el doble reclamo de una misma unidad de emisión.

2.1.4 Es por ello que, dentro de la certificación nacional, el país anfitrión debe dar fe de que no utilizará las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) o destinará las mismas para realizar un seguimiento del progreso hacia su NDC o para demostrar el logro de la misma. El país anfitrión también debe dar fe de que dará cuenta de la utilización de las reducciones de las emisiones de GEI del proyecto por parte de los operadores aéreos en el marco del CORSIA, mediante la aplicación de los ajustes correspondientes en el resumen estructurado de sus informes bienales de transparencia, a que se hace referencia en el apartado d) del párrafo 77 del anexo de la decisión 18/CMA (Conferencia de las Partes que sirve como Encuentro de las Partes del Acuerdo de París, o CMP, por sus siglas en inglés), y en consonancia con las decisiones pertinentes de los países que han firmado y ratificado el Acuerdo de París.

2.2 Barreras institucionales para aumentar la oferta de UEA del CORSIA

2.2.1 El retraso en la realización de los ajustes correspondientes por parte de los países anfitriones se identifica como un obstáculo importante para el cumplimiento del CORSIA en su primera fase. Esto limita gravemente el suministro de UEA aprobadas dentro del marco CORSIA, lo que supone un reto tanto para las compañías aéreas como para los mercados de carbono. Para cumplir con el CORSIA, las aerolíneas necesitan garantías por parte de los países anfitriones de que las UEA que compran no serán reclamadas dos veces por estos mismos. Además, el mercado de carbono está buscando los créditos que hayan cumplido con los procesos de ajustes correspondientes para establecer la liquidez de mercado de la oferta de UEA dentro de CORSIA.

2.2.2 Se entiende que la causa fundamental de este retraso en la realización de los ajustes correspondientes es la falta de conciencia y de urgencia de los países anfitriones para actuar sobre el requisito de la certificación nacional. Sin una certificación nacional, se niega la capacidad de los operadores aéreos para planificar estratégicamente su cumplimiento del CORSIA. Esto teniendo en cuenta la flexibilidad que ofrece el esquema que las aerolíneas pueden comprar y cancelar los requisitos de compensación a lo largo de toda la fase, dentro de los ciclos de cumplimiento.

2.3 Primeros pasos: Guyana se convirtió en el primer país en emitir las UEA del CORSIA ajustadas

2.3.1 En febrero de 2024, Guyana se convirtió en el primer país en realizar el ajuste correspondiente de 7,14 millones de créditos de carbono. Las compensaciones de carbono, registradas en 2021, se generaron a partir del programa Arquitectura para Transacciones REDD+ (ART), uno de los dos que han adquirido la elegibilidad para proporcionar UEA dentro del marco de CORSIA para la primera fase del esquema, de 2024 a 2026. Este ajuste correspondiente fue autorizado y notificado a la CMNUCC de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del Acuerdo de París.

2.3.2 ART otorgó estos créditos a Guyana a través de un proyecto conocido como REDD+ jurisdiccional, en el que se tomaron medidas para reducir las emisiones derivadas de la pérdida y degradación de los bosques. Posteriormente, el Gobierno de Guyana autorizó los créditos con fines voluntarios y de cumplimiento, incluso para su utilización en el marco del CORSIA. Además, 2,5 millones de estos créditos ya se han vendido a un precio mínimo de 20 USD/tonelada, lo que deja un total de 4,64 millones de créditos disponibles en el mercado internacional.

2.3.3 Este precedente establecido por parte de Guyana representa un hito que desbloquea efectivamente la disponibilidad en el mercado de las UEA del CORSIA, y también demuestra que el artículo 6 del Acuerdo de París cuenta con procesos que permiten que el ajuste correspondiente garantice que no ocurra una doble reclamación.

2.4 Necesidad urgente de aumentar la oferta de UEA del CORSIA: Demanda estimada para la primera fase

2.4.1 Los últimos análisis y proyecciones de IATA publicados en septiembre de 2023 sugieren que los requisitos de compensación acumulados en el marco del CORSIA podrían oscilar en un rango de entre 64 y 162 MtCO₂ de demanda para las UEA en la primera fase del esquema, dependiendo en gran medida de las proyecciones de crecimiento del tráfico internacional.³

2.4.2 Teniendo en cuenta la magnitud de esta demanda y considerando que los 4,64 millones de créditos disponibles en el marco del proyecto de Guyana no están destinados exclusivamente a ser utilizados en el marco del CORSIA, se hace hincapié en la necesidad de que los países anfitriones aceleren los esfuerzos para emitir certificaciones nacionales y realizar los ajustes correspondientes.

2.4.3 Además, siguiendo las recomendaciones del Órgano Consultivo Técnico de la OACI (TAB, por sus siglas en inglés), es probable que la aprobación de nuevos programas por parte del Consejo de la OACI también aumente la oferta de UEA de CORSIA en el mercado.

3. El camino por seguir

3.1 Medidas adoptadas por la OACI

³ Estas proyecciones no tienen en cuenta la posible reducción de los requisitos de compensación debido a las declaraciones de reducción de emisiones de los combustibles elegibles para el CORSIA (CEF) por parte de los operadores de aviones. Sin embargo, el análisis basado en escenarios de CTAG – CORSIA .

3.1.1 En su 231^o período ⁴de sesiones, reconociendo esta cuestión, el Consejo de la OACI pidió a la Secretaría que intensificara sus actividades de divulgación para sensibilizar a las partes interesadas sobre los requisitos relacionados con el CORSIA, incluida la importancia de la certificación nacional del país anfitrión para evitar la doble reclamación de las unidades de emisiones admisibles del CORSIA (C-DEC 231/3, párrafo 2.d).

3.2 Es necesario redoblar los esfuerzos para aumentar el suministro de UEA del CORSIA

3.2.1 Para aprovechar el potencial de CORSIA, IATA considera fundamental que los Estados adopten las siguientes medidas de habilitación:

- Como primer paso, los países anfitriones deben establecer la arquitectura institucional y los procesos para aplicar las normas del artículo 6.
- Los certificados también deben hacerse públicos en los programas aprobados tan pronto como sea posible, con condiciones claras que limiten la posibilidad de cambios y revocaciones, que admitan la activación de las transacciones de la UEA del CORSIA y permitir que las compañías aéreas cumplan el CORSIA con certeza y confianza.

3.2.2 La OACI también debe acelerar su labor de sensibilización y fomento de la capacidad entre los países receptores para emitir certificados nacionales y realizar los ajustes correspondientes.

4. MEDIDAS PROPUESTAS

4.1 Se invita a los países miembros de la CLAC a:

- a) Observar las barreras institucionales en la sección 2.2.
- b) Discutir el nivel de preparación de los países anfitriones para emitir los certificados nacionales y realizar los ajustes correspondientes.
- c) Alentar a la OACI a que continúe sus actividades de sensibilización a los países anfitriones y facilitar el diálogo entre la OACI y la CMNUCC sobre la puesta en práctica del artículo 6 del Acuerdo de París.
- d) Identificar otras acciones necesarias para aumentar aún más el suministro de UEA CORSIA.

— — — — —

⁴ La sesión tuvo lugar en marzo de 2024.