



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/40-NE/08
02/04/18

**CUADRAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/40)**

(Santiago de Chile, Chile, 5 de abril de 2018)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Medio Ambiente

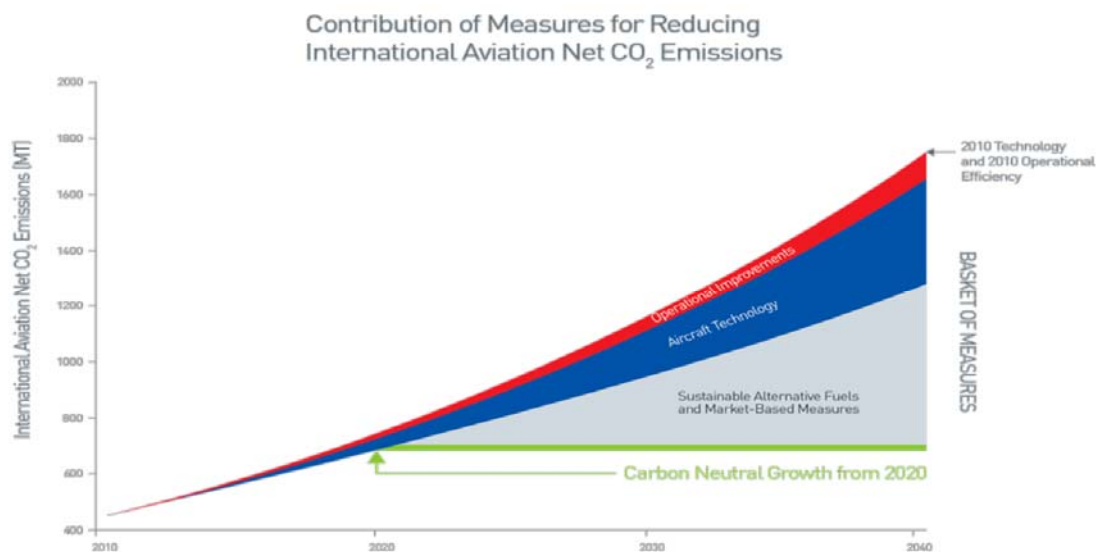
**Cuestión 4.1 del
Orden del Día:**

Implementación del CORSIA. Requisitos de MRV

(Nota de estudio presentada por Brasil)

INTRODUCCIÓN

1. En la 39ª Asamblea de la OACI, llevada a cabo en octubre de 2016, los Estados-miembros adoptaron la Resolución A39-03, por medio de la cual se estableció el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA – *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Inicialmente proyectado para tener efecto desde 2021 hasta 2035, el CORSIA es una medida basada en mercado que hace parte de la canasta de medidas establecidas por la OACI para ayudar en el cumplimiento del objetivo de crecimiento neutro de carbono de la aviación internacional a partir de 2020.



2. A lo largo de 2017, el Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) desarrolló las propuestas de los requisitos principales para la implementación del CORSIA. El llamado “*CORSIA Package*” fue sometido al Consejo en fines de 2017 y está formado por los siguientes documentos:

- Anexo 16, Volumen IV, lo cual establece los requisitos de vigilancia, notificación y verificación de emisiones de CO₂ (los llamados requisitos de MRV), obligaciones de compensación de emisiones y cancelación de las unidades de emisión (EUC);
- Manual Técnico-Ambiental, Volumen IV (DOC 9501), lo cual contiene orientaciones y explicaciones para la implementación de los requisitos de MRV, computo de combustibles alternativos sostenibles y obligaciones de compensación;
- Elementos de Implementación del CORSIA, lo cual presenta informaciones importantes para la implementación del CORSIA, como el listado de los Estados voluntarios, los criterios de las unidades de emisión y los criterios de sustentabilidad de los combustibles alternativos.

3. La OACI sometió a consulta de los Estados el “*CORSIA Package*” por medio de *State Letter*. Recibidos los comentarios, se espera que, en la sesión de junio de 2018, el Consejo adopte el Anexo 16, Volumen IV, para iniciar su aplicación a partir del 1º de enero de 2019. De forma a diseminar informaciones sobre los requisitos del CORSIA a los Estados, la OACI está realizando una serie de seminarios regionales a lo largo de los meses de marzo y abril.

4. El objetivo de esta Nota de Estudios es detallar los requisitos establecidos en la propuesta de Primera Edición del Anexo 16, Volumen IV, presentando las diferencias principales entre las obligaciones que se aplicarán a los Estados miembros de la OACI como un todo y a los Estados que serán voluntarios en las primeras fases de obligaciones de compensación de emisiones de CO₂.

ELEMENTOS PRINCIPALES DEL CORSIA

5. El CORSIA es un mecanismo simple de compensación del crecimiento de emisiones de la aviación por medio de la compra de créditos de carbono referentes a las emisiones excedentes. De esa manera, todo el crecimiento de emisiones de CO₂ a partir del *baseline* deberá ser compensado por los

explotadores de aviones mediante la compra de créditos de carbono en los mercados elegidos por la OACI.

6. Segundo la Resolución A39-03, las obligaciones de compensación de emisiones serán aplicadas en las rutas cuyos Estados de origen y destino están incluidos en el CORSIA. Las dos primeras fases del CORSIA son llamadas voluntarias; es decir, los Estados deben declarar su intención de adherir al CORSIA. En estas dos primeras fases, apenas las rutas que tengan como origen y destino Estados voluntarios tienen obligaciones de compensación de emisiones. Segundo el párrafo 9, ítem e, la tercera fase se inicia en 2027 y es compulsoria a todos los Estados que tengan más de 0.5% de participación en el RTK mundial o que en el listado acumulado del RTK mundial estén entre los 90%. Las rutas que incluyan los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL) no tienen obligación de compensación ante el CORSIA, a excepción si estos Estados sean voluntarios.

7. Importante que se señale que existen dos tipos distintos de obligaciones previstas en dicha Resolución y en el futuro Anexo 16, Volumen IV. El primer conjunto de obligaciones se refiere a la vigilancia, notificación y verificación, el llamado sistema MRV (sigla del inglés para *Monitoring, Report and Verification System*), lo cual es aplicable a todos los Estados miembros de la OACI, como se detallará en la sesión siguiente.

8. El segundo conjunto de obligaciones se refiere a las obligaciones de compensación del crecimiento de las emisiones de CO₂, las cuales son aplicables solamente para los explotadores de aviones con vuelos internacionales entre Estados definidos en el documento de la OACI titulado "*CORSIA States for Chapter 3 State Pairs*". En otras palabras, se aplica a los explotadores de aviones que operan rutas entre Estados que hayan se voluntariado en el CORSIA (en el periodo de 2021 hasta 2026), o que cumplan, a partir de 2027, los requisitos presentados en el párrafo 9 de la Resolución A39-03.

OBLIGACIONES DE VIGILANCIA, NOTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN (MRV)

Todos los Estados-miembros de la OACI que tengan operadores aéreos que emitan anualmente más de 10 mil toneladas de CO₂ deben hacer el MRV a partir de 2019.

OBLIGACIONES DE COMPENSACIÓN DEL CRECIMIENTO DE LAS EMISIONES

Se aplican solo a los operadores aéreos que operan rutas que hacen parte del CORSIA a partir de 2021.

OBLIGACIONES DE VIGILANCIA, NOTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN

9. Segundo el Capítulo II de la propuesta de Anexo 16, Volumen IV, las obligaciones de vigilancia, notificación y verificación de emisiones se aplican a todos los explotadores de aviones que produzcan emisiones anuales de CO₂ superiores a 10 000 toneladas por el uso de aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg y que efectúen vuelos internacionales a partir del 1 de enero de 2019. Excepción a esta obligación es conferida a los vuelos humanitarios, médicos y de extinción de incendios.

10. Por lo tanto, todos los Estados miembros de la OACI que tengan explotadoras de aviones que cumplan este requisitos tendrán que hacer la vigilancia de emisiones de sus empresas aéreas y notificar estos datos, de manera agregada, anualmente a la OACI. En este caso, los explotadores de aviones que cumplan este requisito deberán someter a sus Estados dos documentos principales: el Plan de vigilancia de emisiones y el Informe de emisiones verificado.

11. El Plan de vigilancia de emisiones es un documento que deberá ser sometido por las explotadoras de aviones al Estado al que están atribuidos para su aprobación. El documento contiene las siguientes informaciones principales: (a) identificación del explotador de aviones; (b) datos sobre la flota y las operaciones; (c) métodos y medios para calcular las emisiones procedentes de vuelos internacionales (i.e. métodos de vigilancia del consumo de combustible); (d) Gestión de datos, flujo de datos y control.

12. En términos prácticos, el Plan de vigilancia de emisiones es una planificación acerca de cómo el explotador de aviones hará la vigilancia de sus emisiones ante el CORSIA, en particular, cómo hará la medición del consumo de combustible en sus operaciones internacionales para posterior notificación al Estado. El Estado deberá aprobar este Plan teniendo en cuenta, principalmente, si el método de medición de consumo de combustible elegido por el explotador de aviones cumple con los requisitos del Anexo.

13. La recomendación de la OACI es que el Plan de vigilancia de emisiones sea sometido por los explotadores aéreos al Estado hasta el 30 de septiembre de 2018 para aprobación por el Estado hasta el 30 de noviembre de 2018. Sin embargo, en el Anexo estos plazos definitivos son 28 de febrero para sumisión del Plan por el operador al Estado y 30 de abril de 2019 para aprobación por el Estado. El Plan solamente necesitará ser sometido nuevamente al Estado por el explotador de aviones para aprobación caso haya un cambio sustantivo en las informaciones presentadas (i.e. método de vigilancia de consumo de combustible).

14. El segundo documento importante para el sistema de MRV es el Informe de emisiones verificado. Este documento deberá ser entregado anualmente por los explotadores al Estado conteniendo las siguientes informaciones principales: (a) cantidad total de vuelos internacionales durante el período de notificación; (b) cantidad de vuelos internacionales por par de Estados o par de aeródromos; (c) emisiones totales de CO₂ procedentes de los vuelos sujetos a requisitos de compensación, caso haya; (d) emisiones totales de CO₂ procedentes de vuelos internacionales que no están sujetos a los requisitos de compensación.

15. Durante el periodo de constitución del *baseline* (2019-2020), este documento deberá ser sometido por el explotador de aviones al Estado hasta el 31 de mayo de 2020, para la notificación de las emisiones referentes a 2019, y hasta el 31 de mayo de 2021, para la notificación de las emisiones referentes a 2020. Para las notificaciones de las emisiones posteriores, el plazo de envío del informe será el 30 de abril para los datos del año anterior.

16. Un requisito importante de los Informes de emisiones es que ellos deberán ser sometidos a los Estados tras la verificación por un órgano de verificación independiente. Este órgano de verificación deberá estar acreditado por un órgano nacional de acreditación en la ISO 14065:2013, además de cumplir requisitos adicionales previstos en el Anexo. Esta es parte fundamental del sistema de MRV del CORSIA y es atribución del Estado garantizar que los informes sometidos por sus explotadores de aviones cumplan este requisito. Es recomendable que antes de someter el informe para el análisis del órgano de verificación, el explotador de aviones haga una pre-verificación interna de los datos para identificar posibles errores o inconsistencias.

17. Los Estados tendrán que, primeramente, evaluar los informes sometidos por sus explotadores de aviones y realizar una verificación de orden de magnitud, la cual tiene como objetivo garantizar la integridad de los datos informados. Tras recibir y aprobar todos los informes de emisiones de

sus explotadores, el Estado deberá agregar los datos y elaborar el Informe de Emisiones del Estado para su sumisión a la OACI. El plazo de envío del primer informe a la OACI es el 31 de agosto de 2020, para las emisiones referentes a 2019.



18. El cumplimiento de los requisitos de MRV por todos los Estados es importante para que se garantice la efectividad del CORSIA y para que los Estados y la OACI disponga de informaciones consistentes y completas sobre el crecimiento de emisiones del sector. Durante el periodo de construcción del *baseline*, o sea, entre 2019 y 2020, es aún más importante que estas informaciones sean sometidas por explotadores de aviones a sus Estado y por el Estado a la OACI una vez que estas informaciones servirán para todo el periodo de efectividad del CORSIA.

Cronograma de implementación del CORSIA



OPORTUNIDADES DE COOPERACIÓN EN LA REGIÓN PARA LA IMPLEMENTACION DEL MRV

19. El Capítulo 1 de la propuesta de Anexo 16, Volumen IV, prevé la posibilidad de que los Estados puedan celebrar asociaciones administrativas basadas en un acuerdo bilateral. Por medio de estos acuerdos sería posible que uno Estado apoye al otro en la implementación de los procesos administrativos

del MRV. La responsabilidad de hacer cumplir los requisitos del CORSIA, sin embargo, no podrá ser delegada a terceras partes. Estos acuerdos permitirían, por lo tanto, que un Estado reciba los informes anuales de emisiones de los explotadores de aviones atribuidos a otro Estado para procesamiento de las informaciones.

20. La delegación de los procesos administrativos en lo corto plazo podría ser una posibilidad para Estados con estructuras administrativas internas reducidas en sus autoridades de aviación civil. Dado que los requisitos de MRV deben ser implementados ya a partir del 1º de enero de 2019, hay que considerar que algunos Estados de la región podrán beneficiarse de acuerdos de cooperación técnica que sean más amplios que la simple delegación de los procesos administrativos previstos para el CORSIA.

21. Lo que se propone es que los Estados de la región que ya tengan una estructura administrativa para tratar de los datos del CORSIA o que ya tengan experiencia en la verificación y notificación de emisiones de sus explotadores de aviones en otros mecanismos internos o voluntarios apoyen técnicamente los Estados que aún no hayan desarrollado sus procesos internos. El objetivo de este apoyo es compartir conocimiento y soluciones de tecnología de la información para la construcción de capacidades internas propias en estos Estados. Iniciativas como esta benefician la región porque contribuyen para el fortalecimiento institucional de las autoridades de aviación civil.

MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS

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

- i. Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista;
- ii. Reconocer la necesidad de que los Estados inicien, lo cuanto antes, sus procesos internos de preparación para implementación del sistema de MRV del CORSIA, para que la *baseline* del sector sea la más exacta posible;
- iii. Instar los Estados de la CLAC a compartir experiencias y mejores prácticas en sus procesos internos de preparación para la implementación del CORSIA;
- iv. Impulsar la celebración de acuerdos de cooperación entre los Estados de la región para la constitución de capacidad técnica para la implementación del sistema de MRV del CORSIA.