

# Recomendaciones de la Sociedad Civil sobre el paquete regulatorio de la OACI que desarrolla el CORSIA



El 6 de octubre de 2016, los 191 Estados miembros de la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la ONU adoptaron una resolución que establece el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (conocido por sus siglas en inglés como CORSIA). CORSIA tiene como objetivo estabilizar las emisiones de dióxido de carbono del sector de la aviación civil internacional en el nivel del año 2020 y estará en vigencia entre 2021 y 2035. El 5 de diciembre de 2017, la Secretaría General de la OACI distribuyó a todos los Estados miembros de la OACI el borrador de los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPs en sus siglas en inglés), también conocido como paquete del CORSIA,<sup>1</sup> para implementar el CORSIA. Los Estados miembros de la OACI pueden enviar sus comentarios sobre el paquete del CORSIA a la Secretaría General de la OACI **antes de 5 de marzo de 2018**. La Coalición Internacional para la Aviación Sustentable (ICSA)<sup>2</sup> desarrolló este documento de resumen para ayudar a los Estados a la hora de redactar sus respuestas al paquete del CORSIA. Este documento de resumen se deriva del informe completo de ICSA, "Cómo entender el paquete del CORSIA: una guía crítica sobre las provisiones clave del borrador de Estándares y Prácticas Recomendadas, y material de guía relacionado con el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de la ONU" que puede encontrarse en <http://icsa-aviation.org/understanding-the-corsia-package/>.

**Aunque la mayor parte del paquete del CORSIA es correcto desde el punto de vista técnico y debe mantenerse, ICSA identifica diversas áreas del paquete del CORSIA que deben fortalecerse antes de que se acuerde el paquete de modo que el CORSIA funcione adecuadamente y logre su fin medioambiental.**

Las principales recomendaciones de ICSA acerca del paquete del CORSIA son:

- **El reporte del CORSIA como se propone en el paquete del CORSIA no es lo suficientemente transparente.** Permitir que terceros accedan a los reportes de emisiones de operadores de aeronaves ayudaría a asegurar la integridad medioambiental del CORSIA y evitaría distorsiones de mercado ya que desalentaría el tratamiento especial de empresas de transporte. Sin embargo, si los Estados deciden dejar el texto del paquete del CORSIA como está, ellos tendrán el trabajo de verificar de manera activa los informes de emisiones de otros Estados con las herramientas y enfoques actualmente expuestos en el SARPs.
- **El paquete del CORSIA debe continuar dejando claro que *solamente* Unidades de Emisión Admisibles en el CORSIA pueden utilizarse para cumplir con el CORSIA.** Un Estado no debe poder aplicar estos criterios ni cualesquiera otros criterios de manera unilateral.
- **La OACI debe abstenerse de acreditar combustibles alternativos para aviación según el CORSIA hasta que se fortalezcan las provisiones de combustibles de aviación sustentable del paquete del CORSIA y en particular los criterios de sustentabilidad.**<sup>3</sup> Los criterios de sustentabilidad (los criterios según los que se evalúan si los combustibles alternativos de aviación son admisibles para ser reconocidos de acuerdo con el CORSIA) deben fortalecerse para que incluyan no solo las reducciones de emisiones de los combustibles, sino también los atributos de sustentabilidad sociales, económicos y otros atributos medioambientales. Se deben incluir criterios de sustentabilidad completos y sólidos en la versión final de los Elementos de Implementación del CORSIA antes de que la fase piloto del CORSIA comience el 1 de enero de 2021.
- **Los Estados deben divulgar de manera pública sus respuestas a la Carta del Consejo de la OACI a los Estados miembros sobre el Paquete del CORSIA.** Si una cantidad importante de Estados divulgan esta información, se fomentará una mayor confianza pública en este proceso de comunicación, incluyendo las modificaciones de texto introducidas por la OACI o el Consejo de la OACI.

La tabla que aparece en la siguiente página ofrece un resumen de todas las recomendaciones formuladas por ICSA.

- 1 El borrador del paquete regulatorio de la OACI que desarrolla CORSIA está disponible en [http://icsa-aviation.org/wp-content/uploads/2018/01/ICAO\\_CORSIA\\_draft\\_SARP.pdf](http://icsa-aviation.org/wp-content/uploads/2018/01/ICAO_CORSIA_draft_SARP.pdf)
- 2 La Coalición Internacional para la Aviación Sustentable (ICSA) trabaja para reducir la contaminación producida por el transporte aéreo. Como una red de organizaciones sin fines de lucro que representa a millones de miembros, la ICSA es el único grupo de sociedad civil medioambientalista acreditado como observador por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la agencia especializada de la ONU que adopta estándares para la aviación civil internacional. Para obtener más información, visite [www.icsa-aviation.org](http://www.icsa-aviation.org).
- 3 Según el paquete regulatorio de CORSIA, un combustible alternativo de aviación se define como un combustible de aviación no producido a partir de petróleo (página A.10). Los combustibles de aviación sustentables se definen como combustibles alternativos de aviación que cumplen los criterios de sustentabilidad de CORSIA (página A-11). ICSA enfatiza que los combustibles alternativos de aviación no deben ser clasificados como sustentables a menos que cumplan exhaustivos y rigurosos criterios de sustentabilidad.

## Resumen de recomendaciones

TEMA		RECOMENDACIÓN DE LA ICSA
<b>Mecanismo para establecer la cobertura de las emisiones del CORSIA a través de las rutas que unen parejas de Estados</b>		<b>MANTENER</b> No se recomiendan cambios.
<b>Procedimientos de monitoreo, reporte y verificación de emisiones</b>		<b>MEJORAR</b> Permitir que terceros accedan a los reportes de emisiones de operadores de aeronaves ayudaría a asegurar la integridad medioambiental del CORSIA y evitaría distorsiones de mercado ya que desalentaría el tratamiento especial de empresas de transporte.
<b>Calidad de las unidades de emisión</b>	Los criterios de selección de unidades de emisiones de las Unidades de Emisión Admisibles en el CORSIA	<b>MANTENER</b> Aunque ICSA tiene algunas inquietudes acerca de ciertos aspectos relacionados con estos criterios y reitera la necesidad de mejora continua, los criterios cumplen con su fin por lo que ICSA recomienda que no se implementen cambios en este momento.
	Unidades de emisiones admisibles de acuerdo con el CORSIA	<b>MEJORAR</b> La nota bajo la Sección 4.2.1 debe duplicarse en el documento "Elementos de Implementación del CORSIA de la OACI, Sección 2.4 Unidades de Emisión Admisibles en el CORSIA (página C-15)".
<b>Combustibles de aviación sustentables</b>	Criterios de sustentabilidad para los combustibles alternativos de aviación	<b>MEJORAR</b> Se deben incluir criterios de sustentabilidad completos y sólidos en la versión final de los Elementos de Implementación del CORSIA antes de que la fase piloto del CORSIA entre en vigencia el 1 de enero de 2021, para evitar incentivar la producción de combustibles de aviación no sustentables y su posible protección en fases posteriores a pesar de su falta de sustentabilidad.
	Estructura del marco de admisibilidad para esquemas de certificación de sustentabilidad (SCS por sus siglas en inglés)	<b>MANTENER</b> La estructura del marco de admisibilidad para SCS actualmente capturada en el paquete del CORSIA es el modo correcto de avanzar y debe mantenerse.
	Los valores predeterminados de evaluación de ciclo de vida (LCA por sus siglas en inglés) para los combustibles de aviación sustentables	<b>MEJORAR</b> La metodología de evaluación de ciclo de vida debe mantenerse. Sin embargo, algunas investigaciones actuales sugieren que los desechos, residuos y productos derivados, como por ejemplo PFAD, tienen emisiones indirectas asociadas con ellos a pesar de que estas categorías de materia prima actualmente se califican como que tienen cero emisiones indirectas, incluido cero ILUC. Por lo tanto, expertos en combustibles alternativos de CAEP deben revisar los valores predeterminados de LCA y tener en cuenta estas emisiones indirectas asociadas, antes del inicio de la fase piloto del CORSIA (1 de enero de 2021).
	Los valores reales de evaluación de ciclo de vida (LCA) para los combustibles de aviación sustentables y el rol de los esquemas de certificación de sustentabilidad (SCS)	<b>MEJORAR</b> Varios elementos en el texto de la Sección 2.3.2 de los Elementos de Implementación deben modificarse para (1) caracterizar de manera consistente quién aplicará la metodología dentro del paquete del CORSIA y (2) asegurar que las referencias a los documentos de respaldo del CORSIA de la OACI sean correctas.
<b>Procedimientos para los operadores de aeronaves para registrar e informar sobre el uso de unidades de emisiones y combustibles de aviación sustentables</b>	Cancelar las Unidades de Emisión elegibles en el CORSIA para cumplir con las obligaciones del CORSIA	<b>MEJORAR</b> El texto de la nota en la definición de cancelación bajo la Sección 4.2.2 debe cambiarse de una "nota" a texto y debe moverse a la Parte I. Definiciones, Abreviaturas y Unidades; Capítulo 1.— Definiciones (página A-10). La recomendación de la Sección 4.3.3 debe reemplazar la palabra "publicar" con las palabras "comunicar de manera pública en la página web e incluir a continuación este enlace en su informe de cancelación de unidades de emisiones para la OACI, según se define en el Apéndice 5 Tabla A5-8, utilizando un formulario de aprobación de OACI" al describir los elementos para que los Estados publiquen.
	Asegurar que las reducciones de emisiones no se contabilice más de una vez (evitar el doble conteo)	<b>MANTENER</b> No se recomiendan cambios en este momento. Sin embargo, será de suma importancia que la OACI se adhiera de manera estricta al criterio de "Evitar el doble conteo, emisión y reclamo" a la hora de evaluar los programas de compensación para su aprobación como elegibles.
	Monitoreo, reporte y verificación (MRV) de combustibles de aviación sustentables	<b>MEJORAR</b> El sistema actual de MRV para los combustibles de aviación sustentables no está adecuadamente equipado para tratar volúmenes altos de combustibles alternativos. Se deben desarrollar procedimientos adicionales de MRV para evitar el doble conteo de combustibles de aviación sustentables y asegurar la integridad medioambiental del CORSIA.