ATConf/7-WP/219
18/11/26

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.4: Gravámenes sobre el transporte aéreo internacional
Parte b) Gravámenes (implementación del CORSIA)

PROYECTO DE INFORME

Subcuestión 3.4: Gravámenes sobre el transporte aéreo internacional

Parte b) Gravámenes (implementación del CORSIA)

3.4.5 DOCUMENTACIÓN

3.4.5.1 En la nota WP/124, presentada por Egipto en nombre de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)[1], se reafirma el apoyo a los objetivos medioambientales de la OACI, al tiempo que se ponen de relieve preocupaciones por los costos acumulados y el solapamiento de obligaciones derivadas de las medidas de sostenibilidad adoptadas a escala mundial, regional y nacional. Se señala que estas podrían distorsionar la competencia y socavar la asequibilidad y la conectividad, sobre todo en los mercados en desarrollo. En la nota se invita a la Conferencia a reafirmar el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) como la única medida mundial basada en el mercado para la aviación internacional y a instar a los Estados y las organizaciones regionales a evitar el solapamiento o la duplicación de medidas. Asimismo, se pide a la OACI que evalúe los efectos acumulativos, tanto económicos como en términos de conectividad, y que elabore un mecanismo para prevenir la doble imposición de derechos y el solapamiento de obligaciones reglamentarias, para que lo examine el 44º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

3.4.5.2 En la nota WP/90, presentada por Qatar, se pone especial énfasis en mantener la coherencia reglamentaria y la previsibilidad al hacer frente a las emisiones de la aviación internacional, especialmente ahora que el CORSIA está por entrar en su segunda fase obligatoria en 2027 y evolucionan las medidas regionales, entre ellas las revisiones propuestas al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (EU ETS). En la nota se manifiesta preocupación por que la falta de uniformidad o la duplicidad de requisitos en materia de reducción del carbono puedan generar desigualdad en los costos de cumplimiento, distorsionar la competencia, aumentar las cargas administrativas, socavar la conectividad mundial y desincentivar las inversiones a largo plazo en tecnologías de aviación más limpias y combustibles de aviación sostenibles. Se invita a la Conferencia a reafirmar el valor de los enfoques coordinados mundialmente por mediación de la OACI, a alentar a los Estados a que eviten adoptar medidas unilaterales o regionales basadas en el mercado que puedan fragmentar la reglamentación de la aviación internacional, y a pedir al Consejo de la OACI que examine las consecuencias que la adopción de enfoques divergentes tiene en la competencia y la conectividad mundial y que considere orientaciones para promover la coherencia reglamentaria.

3.4.5.3 En la nota WP/82, presentada por Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos, y copatrocinada por Egipto, se trata el riesgo de la doble imposición de derechos en vuelos internacionales sujetos tanto al CORSIA como a un régimen regional de comercio de derechos de emisión. En la nota se incide en que el CORSIA es un plan mundial de compensación, mientras que los regímenes regionales de comercio de emisiones exigen a los explotadores entregar los derechos de emisión, lo que podría imponer una carga fiscal adicional sobre las emisiones ya computadas en el CORSIA. Esto podría aumentar los costos de las líneas aéreas, crear cargas administrativas y perjudicar a los explotadores radicados fuera de la región. Se invita a la Conferencia a afirmar que, de conformidad con el Convenio de Chicago, las políticas de la OACI sobre derechos e impuestos y la resolución A42-22 de la Asamblea, las emisiones comprendidas

[1] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

en el CORSIA no deberían ser objeto de gravámenes regionales adicionales de naturaleza fiscal, pedir al Consejo de la OACI que siga ocupándose de esta cuestión hasta que los regímenes regionales pertinentes estén alineados con el marco mundial, y reafirmar que las medidas adoptadas a escala regional deberían observar el principio de que las emisiones internacionales de la aviación se contabilizan una sola vez.

3.4.5.4 En la nota WP/50, presentada por Tailandia y copatrocinada por Indonesia, Malasia, Singapur y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), se examinan los riesgos emergentes para la implementación del CORSIA, especialmente el acceso limitado a los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y el posible déficit de unidades de emisión admisibles en el CORSIA. En la nota se remarca que la volatilidad geopolítica y de los mercados energéticos, sumada a la disponibilidad y asequibilidad limitadas de los combustibles de aviación sostenibles (SAF), podría incrementar los costos de cumplimiento de las líneas aéreas. Se subraya la necesidad de mejorar el acceso a los combustibles admisibles en el marco del CORSIA, facilitar la expedición de cartas de autorización (LoA) y los ajustes correspondientes, ampliar el suministro de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y alentar a las líneas aéreas a que planifiquen las adquisiciones con antelación. Se invita a la Conferencia a reafirmar el CORSIA como la única medida mundial basada en el mercado para la aviación internacional, reforzar la coordinación entre las partes interesadas pertinentes y pedir a la OACI que haga un seguimiento de la disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y evalúe las repercusiones económicas para el cumplimiento futuro, preservando al mismo tiempo la integridad medioambiental y la estabilidad del mercado.

3.4.5.5 En la nota WP/31, presentada por la IATA y copatrocinada por Tailandia, se reafirma la importancia del CORSIA como la única medida mundial basada en el mercado para mitigar las emisiones de CO_2 procedentes de la aviación internacional. En la nota se destaca el déficit de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y se insta a los Estados anfitriones a que agilicen la expedición de las cartas de autorización para que las líneas aéreas puedan cumplir con sus obligaciones de compensación. También se expresa preocupación por los gravámenes e impuestos sobre el carbono que varios Estados aplican al transporte aéreo internacional y se señala que tales medidas podrían fragmentar el enfoque armonizado a escala mundial para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación y entrar en conflicto con los criterios de la OACI sobre impuestos que figuran en el Doc 8632. Se invita a la Conferencia a alentar a más Estados a participar voluntariamente en el CORSIA, promover la autorización oportuna de las unidades de emisión admisibles en el CORSIA, reafirmar los criterios de la OACI sobre impuestos recogidos en el Doc 8632 contra la tributación discriminatoria e instar a la implementación unificada del CORSIA de conformidad con el Anexo 16, Volumen IV.

3.4.6 **DEBATE**

3.4.6.1 La Conferencia reafirma la importancia del CORSIA como la única medida mundial basada en el mercado para mitigar las emisiones de CO_2 de la aviación internacional, de conformidad con las resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI. Muchos Estados destacan la importancia fundamental de mantener el enfoque armonizado a nivel mundial del CORSIA y su marco de aplicación de la OACI a fin de mantener la uniformidad reglamentaria, la previsibilidad y el trato equitativo de los explotadores de aeronaves internacionales.

3.4.6.2 Se expresa preocupación por la posible superposición entre el CORSIA y las medidas regionales o nacionales relacionadas con las emisiones, incluidos los regímenes de comercio de derechos de emisión y los gravámenes sobre el carbono. Algunos Estados destacan que la superposición de requisitos podría generar costos adicionales de cumplimiento, cargas administrativas y distorsiones de la competencia, con consecuencias adversas para la asequibilidad y la conectividad, particularmente en los mercados en desarrollo. Se destaca la necesidad de evitar la doble imposición y la duplicación de obligaciones

reglamentarias, a la vez que se reconoce que es importante preservar la integridad medioambiental de las iniciativas mundiales destinadas a mitigar las emisiones de la aviación.

3.4.6.3 La Conferencia también examina las repercusiones económicas de la implementación del CORSIA, en particular dado que su segunda fase comenzará en 2027. Se señala la disponibilidad y asequibilidad limitadas de los combustibles de aviación sostenibles (SAF), así como la posible limitación del acceso a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA. Se expresa apoyo al fortalecimiento de la cooperación entre los Estados y las partes interesadas pertinentes para facilitar el acceso a dichas unidades, incluso mediante la expedición sin demora de cartas de autorización por parte de los gobiernos que acogen actividades que generan esas unidades.

3.4.6.4 También se pone de relieve que resulta importante vigilar las repercusiones económicas de las medidas medioambientales en el transporte aéreo internacional. Algunos Estados apoyan que se sigan evaluando las repercusiones de esas medidas en los costos de las líneas aéreas, la competencia y la conectividad, señalando que la resolución A42-22 de la Asamblea pide al Consejo que lleve a cabo un examen periódico del CORSIA cada tres años, incluida una evaluación de los efectos del plan en el mercado y en los costos de la aviación internacional.

3.4.6.5 La Conferencia también toma nota de la nota WP/173 presentada por Türkiye.

3.4.7 CONCLUSIONES

3.4.7.1 Como resultado de la documentación examinada y de las deliberaciones mantenidas bajo la cuestión 3.4, parte B, la Conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) que el CORSIA sigue siendo la única medida mundial basada en el mercado para mitigar las emisiones de CO_2 de la aviación internacional, y su implementación efectiva y armonizada es fundamental para velar por la integridad medioambiental, la previsibilidad reglamentaria y el trato equitativo de los explotadores de aeronaves internacionales;

b) que la superposición o duplicación de medidas relacionadas con las emisiones de la aviación internacional a nivel mundial, regional y nacional podría aumentar los costos de cumplimiento, generar cargas administrativas y distorsionar la competencia, con posibles efectos adversos en la asequibilidad y la conectividad;

c) que la disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el CORSIA, mediante la expedición sin demora de cartas de autorización por parte de los gobiernos que acogen actividades que generan esas unidades, es de suma importancia para la implementación efectiva del plan, en particular cuando este entre en su segunda fase en 2027; y

d) que es importante seguir monitoreando y evaluando las repercusiones económicas del CORSIA, en el contexto de los exámenes periódicos del plan que realiza el Consejo de la OACI, a fin de respaldar el enfoque armonizado a nivel mundial del CORSIA, preservando al mismo tiempo la integridad medioambiental y el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional.

3.4.8 RECOMENDACIONES

Recomendación 3/8 — Gravámenes sobre el transporte aéreo internacional: Gravámenes (implementación del CORSIA)

La Conferencia recomienda:

a) que los Estados sigan apoyando el CORSIA como la única medida mundial basada en el mercado para mitigar las emisiones de CO_2 de la aviación internacional y velen por su implementación efectiva y armonizada de conformidad con el Anexo 16, Volumen IV, y las resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI;

b) que los Estados y las organizaciones regionales procuren evitar la superposición o duplicación de medidas relacionadas con las emisiones de la aviación internacional que puedan dar lugar a una doble imposición, cargas administrativas innecesarias o distorsiones de la competencia, preservando al mismo tiempo la integridad medioambiental de las medidas destinadas a mitigar las emisiones de CO_2 de la aviación internacional en el marco de la OACI;

c) que los Estados refuercen la cooperación con la OACI y otras partes interesadas pertinentes para facilitar la disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el CORSIA para los explotadores de aviones, mediante la expedición sin demora de cartas de autorización por parte de los gobiernos que acogen actividades que generan esas unidades;

d) que la OACI siga monitoreando y evaluando las repercusiones económicas de la implementación del CORSIA, incluidas la disponibilidad y asequibilidad de las unidades de emisión y los combustibles admisibles en el marco del CORSIA, en el contexto de los exámenes periódicos del plan que realiza el Consejo de la OACI; y

e) que la OACI siga promoviendo la importancia fundamental de mantener el enfoque armonizado a nivel mundial del CORSIA, que representa la uniformidad reglamentaria y la coordinación entre sus Estados miembros y las organizaciones internacionales y regionales pertinentes, y apoye la implementación efectiva del CORSIA por todos los Estados miembros.

— FIN —