



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**OPINIÓN DE LA IATA SOBRE LAS MEDIDAS INDISPENSABLES QUE HAN DE ADOPTARSE PARA GARANTIZAR LA IMPLANTACIÓN EFICAZ DEL CORSIA**

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

Los requisitos de compensación de los explotadores de aviones en el marco del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) entraron en vigor a partir de 2024. En su primera fase, de 2024 a 2026, se calcula que el CORSIA mitigará unos 140 millones de toneladas métricas de CO₂. La acción conjunta de los Estados es esencial para garantizar una implantación satisfactoria del CORSIA.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- alentar a más Estados a unirse al CORSIA en su fase voluntaria para aumentar su cobertura de las emisiones de la aviación internacional;
- recomendar a los Estados que tomen medidas inmediatas para expedir las cartas de autorización necesarias a fin de incrementar la oferta de unidades de emisión admisibles en el CORSIA y facilitar el cumplimiento por parte de los explotadores de aviones;
- reiterar a los Estados: 1) la exclusividad del CORSIA como único plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) aplicable a las emisiones de la aviación internacional, y 2) los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632), haciendo un llamamiento a los Estados y a otros organismos de la ONU para que se abstengan de introducir un mosaico de medidas nacionales/regionales/internacionales y eviten imponer impuestos discriminatorios al transporte aéreo internacional; y
- instar a los Estados a implantar el CORSIA de forma unificada según las normas y métodos recomendados (SARP) del CORSIA al Convenio de Chicago, (Anexo 16, Convenio de Chicago Volumen IV).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Resolución A41-21 de la Asamblea de la OACI Resolución A41-22 de la Asamblea de la OACI Resolución A41-27 de la Asamblea de la OACI <i>Criterios sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, 3.ª edición, 2000 de la OACI</i> (Doc 8632)

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) es un elemento esencial del conjunto de medidas destinadas a que la aviación internacional cumpla su objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) mundial de alcanzar las cero emisiones netas de carbono para 2050.² Hasta la fecha, el plan cuenta con el firme apoyo de gobiernos de todo el mundo y del sector de las aerolíneas internacionales.

1.2 Los requisitos de compensación en el marco del CORSIA entraron en vigor a partir de 2024. Para cumplir el CORSIA, los explotadores de aviones deben adquirir y cancelar unidades de emisión admisibles (EEU) en el CORSIA equivalentes a sus requisitos de compensación acumulados a lo largo de cada periodo de cumplimiento de 3 años. Aunque los factores que afectan a la demanda de EEU en el CORSIA están bien definidos³, los explotadores de aviones siguen enfrentándose a la escasez de oferta de EEU en el CORSIA debido, principalmente, a la demora de los países anfitriones a la hora de expedir las cartas de autorización (LoA)/declaraciones de atestación. Las LoA siguen siendo un requisito importante de los criterios de unidades de emisión (EUC) del CORSIA para evitar el riesgo de doble declaración de las reducciones de emisiones.

1.3 Para garantizar el éxito del CORSIA, es necesario proteger su exclusividad a fin de evitar un posible mosaico de medidas basadas en el mercado (MBM) estatales o regionales duplicadas y de asegurarse de que tanto las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como sus obligaciones financieras reglamentarias correspondientes se contabilicen y se impongan una sola vez, así como aumentar el potencial de descarbonización del CORSIA.

1.4 Dado que el CORSIA es un mecanismo basado en las rutas, un mayor número de Estados participantes en el CORSIA implica una mayor cobertura de las emisiones de la aviación internacional en el marco del plan. La figura 1 ilustra la cifra de participación histórica (barra continua) y mínima prevista (barra discontinua) de los Estados en el CORSIA desde 2021, junto con sus repercusiones en la proporción de emisiones de la aviación internacional cubiertas por el plan (línea).

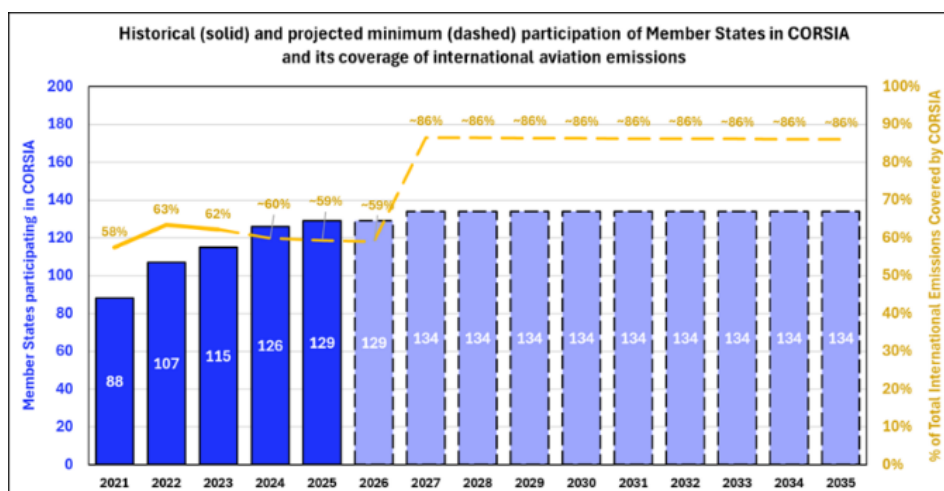


Figura 1: Participación histórica y mínima prevista de los Estados miembros de la OACI en el CORSIA y su correspondiente cobertura de las emisiones de la aviación internacional. (Fuentes: versiones del [documento Estados del CORSIA para los pares de Estados del Capítulo 3 de la OACI](#), [Registro central del CORSIA](#) y [Sostenibilidad y economía de la IATA](#))

² [Resolución A41-21](#) de la Asamblea de la OACI y [Resolución A41-22](#) de la Asamblea de la OACI.

³ Véanse las evaluaciones técnicas en apoyo de la revisión periódica del CORSIA de 2025.

1.5 El creciente compromiso de los Estados con el CORSIA es evidente, ya que el número de Estados que participan voluntariamente ha aumentado desde 81 en 2021 hasta 129 en 2025. Entre 2021 y 2023, en torno al 60 % de las emisiones de la aviación internacional se produjeron en rutas entre dos Estados participantes en el CORSIA⁴. Se prevé que el CORSIA cubra, como mínimo, más del 85 % de las emisiones de la aviación internacional a partir de 2027.⁵

1.6 Esto destaca aún más el creciente potencial del CORSIA para contribuir a la descarbonización del sector de la aviación internacional, que aumentaría con una mayor participación de los Estados miembros en la fase voluntaria del plan y más adelante, junto con su firme implantación de conformidad con las SARP del CORSIA (Anexo 16 del Convenio de Chicago sobre aviación civil internacional, Volumen IV).

2. GARANTIZAR UNA OFERTA SUFICIENTE DE EEU DEL CORSIA AL TIEMPO QUE SE CUMPLEN LOS REQUISITOS DEL ACUERDO DE PARÍS

2.1 Los Criterios de admisibilidad de unidades de emisión del CORSIA definen los elementos y medidas que deben establecerse para garantizar que las unidades tengan integridad social y ambiental, que las EEU del CORSIA consigan las reducciones de emisiones de CO₂ deseadas y que no se produzca una doble contabilización de sus reducciones de emisiones correspondientes. Para reducir el riesgo de doble declaración, los países anfitriones deben tomar medidas inmediatas para poner en marcha los trámites institucionales necesarios a fin de garantizar la expedición sin demora de las cartas de autorización (LoA)/declaraciones de atestación.

2.2 En la 29.^a reunión de la Conferencia de las Partes (COP29) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) se tomaron decisiones importantes sobre la aplicación del artículo 6 del Acuerdo de París que facilitan la implantación del CORSIA.⁶ Este avance supone un gran paso adelante en la implantación del artículo 6 y del CORSIA, ya que aclara a los países anfitriones los pasos necesarios para expedir las LoA y aplicar los ajustes correspondientes a las EEU del CORSIA.

2.3 Pese a la mayor claridad acerca de estos requisitos, la oferta de EEU del CORSIA con atestaciones o que ya hayan sido objeto de los ajustes correspondientes es sumamente limitada y, actualmente, resultan insuficientes para satisfacer la demanda durante la primera fase (potencialmente de unos 18 millones de toneladas de CO₂, frente a la demanda de unos 135 millones de toneladas de CO₂)⁷: Las normas del CORSIA fueron adoptadas como Anexo al Convenio de Chicago en 2016 y empezaron a ser aplicables a los 193 Estados miembros de la OACI a partir del 1 de enero de 2019. Hasta la fecha, Guyana es el único Estado miembro de la OACI que ha expedido una carta de autorización y que, a raíz de ello, ha puesto EEU a disposición de las compañías aéreas.

⁴ Según datos del Registro central del CORSIA

⁵ Esta proyección tiene en cuenta el requerimiento de que los Estados cuya participación individual en las actividades de aviación internacional en toneladas-kilómetros de pago (RTK) en el año 2018 superen el 0,5 % del total de RTK se unan al CORSIA a partir de 2027, tal y como establece la Resolución A41-22 de la Asamblea.

⁶ En particular, la finalización de las normas del artículo 6.2, que aporta orientaciones esenciales sobre el proceso y los plazos de autorización, su contenido, el formato voluntario, los cambios de autorización, la transparencia, incluido el requisito de indicar las condiciones en las que pueden revocarse las autorizaciones, las aplicaciones de la primera transferencia, la secuenciación y los plazos de notificación, la corrección de incoherencias y la interoperabilidad de los registros, entre otros elementos.

⁷ Véanse las evaluaciones técnicas en apoyo de la revisión periódica del CORSIA de 2025

2.4 Es esencial que los países anfitriones tomen medidas inmediatas para expedir las LoA a fin de incrementar la oferta de EEU del CORSIA en las cantidades que sean necesarias para posibilitar el cumplimiento de los explotadores de aviones. Los Estados deben posibilitar el cumplimiento de los explotadores de aviones cuyas adquisiciones de EEU, de lo contrario, podrían resultar insuficientes para cumplir sus obligaciones debido a la falta de oferta. Asimismo, es esencial que la oferta se facilite con la debida antelación, ya que, de no ser así, podría producirse una volatilidad exagerada de los precios. Esto también garantizaría que se conserve la flexibilidad en lo referente a la diversidad de estrategias de adquisición que pueden emplear los explotadores, reduciendo así al mínimo las cargas innecesarias sobre sus finanzas.

3. **REFORZAR LA EXCLUSIVIDAD DEL CORSIA Y PROMOVER SU IMPLANTACIÓN UNIFICADA**

3.1 La Asamblea de la OACI estableció el CORSIA como la “única medida mundial basada en el mercado que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales o regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez”⁸. La Asamblea de la OACI también instó a los Estados miembros a “seguir los Criterios sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional, recogidos en el Doc 8632, y a evitar la imposición de impuestos discriminatorios a la aviación internacional”⁹.

3.2 La implantación unificada del CORSIA por parte de todos los Estados miembros, sin excepciones regionales o nacionales, es fundamental para mantener su exclusividad como único plan mundial de MBM. La excepción regional en la implantación del CORSIA es especialmente preocupante. Por ejemplo, los vuelos internacionales entre los países del Espacio Económico Europeo (EEE)¹⁰ están sujetos a un régimen de comercio de derechos de emisión regional. Esto quiere decir que el CORSIA no se ha implantado en su totalidad. Los vuelos dentro del EEE son vuelos internacionales y deberían tratarse de la misma manera que todos los demás vuelos internacionales en lo que al CORSIA se refiere. Las aerolíneas de países no pertenecientes al EEE que vuelen en estas rutas pueden cumplir tanto el CORSIA como el régimen de comercio de derechos de emisión. Asimismo, es preocupante que varios Estados ya hayan implantado gravámenes e impuestos sobre el carbono al transporte aéreo internacional, lo cual representa un enfoque fragmentado y sigue siendo incompatible con la exclusividad del CORSIA, además de contradecir los Criterios sobre impuestos (Doc 8632) de la OACI.

3.3 Este enfoque fragmentado menoscaba gravemente los esfuerzos multilaterales para reducir las emisiones de la aviación internacional, sobre todo si se tiene en cuenta que los países que aplican estos gravámenes son también Estados miembros de la OACI y desempeñaron un papel decisivo en el desarrollo y establecimiento del CORSIA. Para los explotadores de aviones, esto da lugar a cargas administrativas y económicas adicionales que desvían fondos cruciales de soluciones de descarbonización de eficacia demostrada tales como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y la compensación de carbono, así como, en algunos casos, a la doble imputación de las mismas toneladas de emisiones de CO₂ en más de una MBM.

3.4 El mosaico de MBM se observa no solo a escala regional y nacional, sino también internacional. En la COP28 de la CMNUCC, celebrada en 2023, se creó una alianza denominada Grupo de trabajo sobre gravámenes de solidaridad mundial (GSLTF) con el fin de examinar fuentes de financiación innovadoras para la lucha contra el cambio climático. En su reciente consulta pública de febrero de 2025, el GSLTF propuso varias opciones para estas fuentes de financiación innovadoras para la lucha contra el cambio climático. La aviación fue identificada como uno de los sectores destinatarios de financiación para la lucha contra el cambio climático.

⁸ [Resolución A41-22](#) de la Asamblea de la OACI

⁹ [Resolución A41-27](#) de la Asamblea de la OACI

¹⁰ 27 Estados miembros de la UE, Islandia, Liechtenstein y Noruega

3.5 De acuerdo con la autoridad conferida a la OACI por sus Estados miembros como único foro legítimo para elaborar y armonizar a escala mundial políticas de apoyo a la aviación civil internacional, es importante que el GSLTF, los organismos de la ONU y las autoridades financieras pertinentes de los Estados miembros respeten las deliberaciones y decisiones de los Estados bajo los auspicios de la OACI. Los Estados miembros de la OACI decidieron que el CORSIA representa la forma más justa, no distorsionadora y rentable de lograr reducciones de CO₂ efectivas a través de su implantación unificada según las SARP (Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Volumen IV). Por consiguiente, es de suma importancia fomentar las iniciativas de colaboración para promover la implantación del CORSIA frente a los intentos de menoscabar su integridad.

— FIN —