



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/13 — NE/08

16/07/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

Cuestión 6 del

Orden del Día:

Cuestiones Medioambientales (ENV)

**OPINIÓN DE LA IATA SOBRE LAS ACCIONES CRÍTICAS PARA GARANTIZAR UNA IMPLEMENTACIÓN
SÓLIDA DE CORSIA**

(Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, "IATA")

RESUMEN EJECUTIVO	
<p>Se espera que los requisitos de compensación de los operadores de aviones bajo CORSIA comiencen en 2024. Para su primera fase, de 2024 a 2026, se estima que CORSIA mitigará alrededor de 140 millones de toneladas métricas de CO₂. La acción conjunta de los Estados es fundamental para garantizar la implementación exitosa de CORSIA.</p>	
Acción:	<p>Se invita a la Reunión a:</p> <ol style="list-style-type: none">Alentar a más Estados a consolidar su posición frente a CORSIA en su fase voluntaria para mejorar la cobertura de las emisiones de la aviación internacional.Recomendar que los Estados tomen medidas inmediatas para emitir las Cartas de Autorización necesarias para aumentar el suministro de Unidades de Emisiones Elegibles CORSIA y facilitar el cumplimiento de los operadores de aviones.Reiterar a los Estados 1) la exclusividad del CORSIA como la única medida basada en el mercado a nivel mundial para las emisiones de la aviación internacional, y 2) las Políticas de la OACI sobre tributación en el ámbito del transporte aéreo internacional (Doc 8632), pidiendo a los Estados y otras agencias de la ONU que se abstengan de introducir mosaicos nacionales/regionales/internacionales, y que eviten imponer impuestos discriminatorios al transporte aéreo internacional. <p>Instar a los Estados a que apliquen el CORSIA de manera unificada según los SARP del CORSIA (Volumen IV, Anexo 16, Convenio de Chicago).</p>
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">Resolución A41-21 de la Asamblea de la OACIResolución A41-22 de la Asamblea de la OACIResolución A41-27 de la Asamblea de la OACI

- Doc 8632 de la OACI, Políticas sobre tributación en el ámbito del transporte aéreo internacional, 3ª edición, 2000

1. Introducción

1.1 CORSIA es un elemento esencial dentro de la canasta de medidas para que la aviación internacional logre el objetivo global a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050¹. Hasta la fecha, el esquema está respaldado por el fuerte apoyo de los gobiernos de todo el mundo y la industria aérea internacional.

1.2 Los requisitos de compensación bajo la primera fase de CORSIA comenzarán a partir de 2024. Para cumplir con CORSIA, los operadores de aeronaves deben adquirir y cancelar las Unidades de Emisiones Elegibles de CORSIA (EEU, por sus siglas en inglés) contra sus requisitos de compensación acumulados en cada período de cumplimiento de 3 años. Si bien los factores que afectan la demanda de EEU CORSIA han sido bien definidos², los operadores de aviones siguen enfrentándose a una escasez de suministro de EEU de CORSIA, principalmente debido al retraso de los países de acogida en la emisión de las cartas de autorización/declaraciones de certificación (LoA). Las LoA siguen siendo un requisito importante de los Criterios de EEU CORSIA para evitar el riesgo de reducciones de emisiones de doble declaración.

1.3 Para garantizar el éxito de CORSIA, es necesario proteger su exclusividad para evitar un posible mosaico de medidas estatales o regionales duplicadas basadas en el mercado (MBM) y garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y sus obligaciones regulatorias financieras asociadas se contabilicen y recauden una sola vez, aumentando así el potencial de descarbonización de CORSIA.

1.4 Dado que el CORSIA es un mecanismo basado en rutas, un mayor número de Estados que participan en el CORSIA implica una mayor cobertura de las emisiones de la aviación internacional en el marco del plan. La Figura 1 ilustra el número de participación histórica (barra continua) y el número de participación mínima proyectada (barra discontinua) de los Estados en CORSIA a partir de 2021, junto con sus implicaciones en la proporción de emisiones de la aviación internacional cubiertas por el esquema (línea).

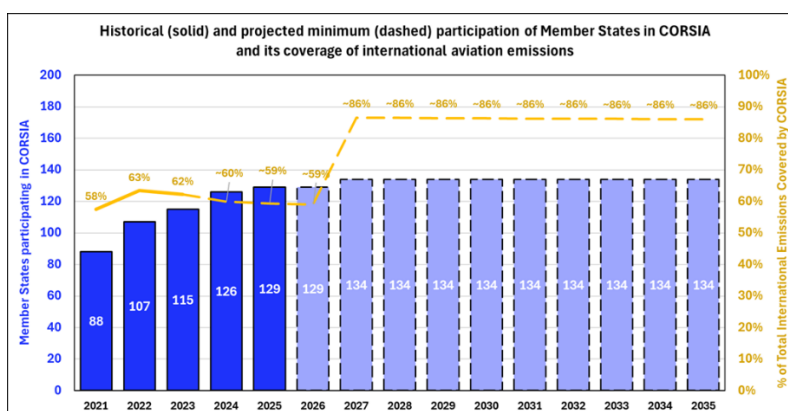


Figura 1: Participación mínima histórica y proyectada de los Estados Miembros de la OACI en el CORSIA y su correspondiente cobertura de las emisiones de la aviación internacional (Fuentes: Versiones del

¹Resolución A41-21 de [la Asamblea de la OACI](#); y Resolución A41-22 [de la Asamblea de la OACI](#)

² Consulte las evaluaciones técnicas en apoyo del examen periódico de la CCORSIA de 2025

documento de la [OACI – Estados del CORSIA para los pares de Estados del Capítulo 3, Registro Central del CORSIA y Sostenibilidad y Economía de la IATA](#))

1.5 El creciente compromiso de los Estados con el CORSIA es evidente, ya que el número de Estados ha pasado de 81 en 2021 a 129 en 2025. Entre 2021 y 2023, alrededor del 60% de las emisiones de la aviación internacional se produjeron en rutas entre dos Estados participantes en CORSIA³. Se prevé que el CORSIA cubra al menos el 85% de las emisiones de la aviación internacional a partir de 2027⁴.

1.6 Esto subraya aún más el creciente potencial del CORSIA para contribuir a la descarbonización del sector de la aviación internacional, que se vería reforzado por una mayor participación de los Estados miembros en la fase voluntaria del régimen y más allá, junto con su sólida aplicación de conformidad con los SARP del CORSIA (volumen IV, anexo 16, del Convenio de Chicago).

2. GARANTIZAR UN SUMINISTRO SUFICIENTE DE UEE CORSIA AL TIEMPO QUE SE AJUSTA A LOS REQUISITOS DEL ACUERDO DE PARÍS

2.1 Los Criterios de Elegibilidad de las Unidades de Emisiones de CORSIA definen los elementos y medidas que deben implementarse para garantizar que las unidades tengan integridad social y ambiental, garantizar que las EEU de CORSIA logren las reducciones de emisiones de CO₂ deseadas y que no se produzca una doble contabilización de sus reducciones de emisiones asociadas. Para mitigar el riesgo de doble reclamación es necesario que los países anfitriones actúen con prontitud para aplicar los arreglos institucionales que garanticen la emisión oportuna de cartas de autorización/declaraciones de certificación.

2.2 En la COP29 de la Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre Cambio Climático (CMNUCC) se tomaron decisiones importantes con respecto a la puesta en práctica del Artículo 6 del Acuerdo de París, lo que facilitó la implementación de CORSIA⁵. Este es un gran avance en la aplicación del artículo 6 y del CORSIA, ya que aclara a los países anfitriones los pasos necesarios para emitir cartas de intención y aplicar los ajustes correspondientes a las UEE del CORSIA.

2.3 A pesar de la mayor claridad sobre estos requisitos, las UEE CORSIA con certificaciones o aquellas que ya han sido sometidas a los ajustes correspondientes tienen un suministro extremadamente limitado y actualmente son insuficientes para satisfacer la demanda durante la primera fase (potencialmente alrededor de 18 MtCO₂ frente a la demanda de aproximadamente 135 MtCO₂)⁶. En 2016, las normas del CORSIA se adoptaron como anexo al Convenio de Chicago y pasaron 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 emitido una carta de autorización en la región y, por lo tanto, ha puesto las EEU a disposición de las aerolíneas.

³ Según datos del Registro Central de CORSIA

⁴ Esta proyección tiene en cuenta que los Estados cuya participación individual en las actividades de aviación internacional en las toneladas por kilómetro de ingresos (RTK) en el año 2018 es superior al 0,5 por ciento del total de RTK deben unirse a CORSIA a partir de 2027, según lo establecido en la Resolución A41-22 de la Asamblea

⁵ En particular, la finalización de las reglas del Artículo 6.2 que proporciona orientación esencial sobre el proceso y el momento de la autorización, su contenido, formato voluntario, cambios en la autorización, transparencia, incluido el requisito de establecer las condiciones bajo las cuales se pueden revocar las autorizaciones, solicitudes de primera transferencia, secuencia y calendario de presentación de informes, corrección de inconsistencias e interoperabilidad de los registros, entre otros elementos.

⁶ Véanse las evaluaciones técnicas en apoyo del examen periódico del CORSIA de 2025

2.4 Es esencial que los países anfitriones tomen medidas inmediatas para emitir cartas de intención para aumentar el suministro de EEU CORSIA a cantidades tales que los operadores de aviones puedan cumplirlas. Los Estados deben permitir el cumplimiento de las obligaciones de los operadores de aeronaves cuyas compras de EEU podrían no cumplir sus obligaciones debido a la falta de suministro. También es esencial que el suministro se proporcione de manera oportuna, ya que es probable que lo contrario provoque una volatilidad exagerada de los precios. Esto también garantizaría que se conserve la flexibilidad con respecto a la gama de estrategias de adquisición que pueden emplear, minimizando así cualquier carga innecesaria para las finanzas de los operadores.

3. REFORZAR LA EXCLUSIVIDAD DE CORSIA Y PROMOVER SU APLICACIÓN UNIFICADA

3.1 La Asamblea de la OACI estableció el CORSIA como la "única medida mundial basada en el mercado que se aplica a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional para evitar un posible mosaico de MBM estatales o regionales duplicados, asegurando así que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez".⁷ La Asamblea de la OACI también instó a los Estados Miembros a "seguir las políticas de la OACI sobre tributación en el ámbito del transporte aéreo internacional que figuran en el Doc. 8632, y a evitar la imposición de impuestos discriminatorios a la aviación internacional".⁸

3.2 La aplicación unificada del CORSIA por parte de todos los Estados miembros, sin excepciones regionales o nacionales, es crucial para mantener su exclusividad como única MBM mundial. La excepción regional en la aplicación del CORSIA es especialmente preocupante. Por ejemplo, los vuelos internacionales entre los países del Espacio Económico Europeo (EEE) están sujetos a un sistema regional de comercio de emisiones. En otras palabras, CORSIA no se ha implementado en su totalidad. Los vuelos dentro del EEE son vuelos internacionales y deben tratarse de manera coherente, como con todos los demás vuelos internacionales con respecto a CORSIA. Las aerolíneas no pertenecientes al EEE que operan estas rutas pueden cumplir tanto con CORSIA como con el ETS. Además, es preocupante que varios Estados ya hayan aplicado gravámenes e impuestos sobre el carbono al transporte aéreo internacional, lo que presenta un enfoque fragmentado y sigue en desacuerdo con la exclusividad del CORSIA, además de contradecir las Políticas de la OACI sobre tributación (Doc. 8632).

3.4 Además, este enfoque fragmentado socava gravemente los esfuerzos multilaterales para abordar las emisiones de la aviación internacional, especialmente teniendo en cuenta que los países que aplican dichos gravámenes también son Estados miembros de la OACI y fueron fundamentales en el desarrollo y establecimiento de CORSIA. Para los operadores de aviones, esto genera cargas administrativas y financieras adicionales que desvían fondos cruciales de soluciones de descarbonización probadas, como SAF y compensación de carbono, así como en algunos casos la doble carga de las mismas toneladas de emisiones de CO₂ en más de un MBM.

3.6 El mosaico de MBM se observa no solo a nivel regional y nacional, sino también a nivel internacional. En la COP28 de la CMNUCC en 2023 se estableció una alianza llamada Grupo de Trabajo de Impuestos de Solidaridad Global (GSLTF, por sus siglas en inglés) para examinar fuentes innovadoras de financiamiento climático. En su reciente consulta pública de febrero de 2025, el GSLTF propuso varias opciones para estas fuentes innovadoras de financiación climática. La aviación fue identificada como uno de los sectores objetivo de la financiación climática.

⁷Resolución A41-22 de [la Asamblea de la OACI](#)

⁸Resolución A41-27 de [la Asamblea de la OACI](#)

3.7 En consonancia con la autoridad conferida a la OACI por sus Estados miembros como único foro legítimo para desarrollar y armonizar a nivel mundial las políticas que apoyan la aviación civil internacional, es importante que el GSLTF, los organismos de las Naciones Unidas 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 presenta la forma más justa, no distorsionadora y rentable de lograr reducciones efectivas de CO2 mediante su aplicación unificada según los SARP (Volumen IV del Anexo 16 del Convenio de Chicago). Por lo tanto, es de suma importancia fomentar los esfuerzos de colaboración para promover la implementación de CORSIA, en lugar de cualquier intento de socavar la integridad de CORSIA.