



**NOTA DE ESTUDIO**

**TERCERA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN  
Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (CAAF/3)**

**Dubái, Emiratos Árabes Unidos, 20 - 24 de noviembre de 2023**

**Cuestión 2: Políticas de acompañamiento para promover el desarrollo y uso de energía más limpia en la aviación**

**Cuestión 5: Examen de la Visión de la OACI sobre SAF para 2050, incluidos los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, a fin de definir un marco mundial**

**SUPERVISIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS DE LOS SAF, LCAF Y  
OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por España en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup> y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup> y EUROCONTROL)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio examina los planes de acción estatales en tanto que herramienta clave de supervisión y las metodologías de información y contabilidad de los combustibles para respaldar la implementación del LTAG.

Las medidas propuestas a la conferencia se indican en el párrafo 4.

**1. SUPERVISIÓN DE LOS AVANCES HACIA LA CONSECUCCIÓN DEL LTAG**

1.1 Junto con la adopción del objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para 2050, la resolución A41-21 de la OACI reconoce la importancia de supervisar periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas, incluidas las relacionadas con los combustibles, con vistas a su consecución.

1.2 La OACI desempeña un papel crucial en la elaboración de orientaciones y la creación de capacidad en todos los Estados miembros para supervisar e informar sobre el uso de energías más limpias para la aviación, esencial para realizar un seguimiento coherente y completo de los avances registrados hacia el LTAG con medidas vinculadas a los combustibles.

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

1.3 El reciente trabajo técnico llevado a cabo por el CAEP como respaldo al Consejo de la OACI en la preparación de la CAAF/3 define posibles parámetros para las metodologías de contabilidad y notificación del combustible, que podrían ser de utilidad para garantizar la coherencia en el seguimiento que se haga de los avances hacia el LTAG. Entre esos posibles parámetros se recoge en especial el evitar la doble contabilización, incluso entre la aviación civil nacional y la internacional, lo que reviste una importancia fundamental para garantizar la integridad medioambiental.

1.4 Este trabajo técnico también concluyó que no se espera que las metodologías de contabilidad y notificación del combustible en el contexto de la supervisión del LTAG tengan efectos negativos para el desarrollo sostenible de la aviación internacional.

1.5 Se alienta a los Estados a preparar y actualizar oportunamente sus planes de acción estatales (SAP) para la OACI. Estos planes deberían tenerse especialmente en cuenta a la hora de informar sobre la reducción de emisiones logradas mediante el uso de energías más limpias para la aviación y sobre las políticas y hojas de ruta aplicadas a escala nacional y regional. Por tanto, entre otros datos, los SAP que presentan los Estados podrían utilizarse en la OACI como parte fundamental de la información para supervisar la consecución del LTAG.

1.6 Los SAP también servirán para informar al público en general sobre qué intención tienen los Estados y regiones con sus políticas sobre energías más limpias para la aviación. La mayoría de los Estados han completado y presentado diligentemente sus SAP a la OACI y se han comprometido a hacer lo mismo en el próximo decenio.

## **2. POSIBLES METODOLOGÍAS CONTABLES NUEVAS**

2.1 La labor técnica del CAEP a principios de año concluyó que la vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA ya incluye algunos elementos de las metodologías de contabilización de los combustibles, es decir, un modelo de cadena de custodia de la compra y crédito (*book and claim*). Al mismo tiempo, también se constató que están surgiendo iniciativas para recurrir a metodologías novedosas de contabilización de combustibles, como la de compra y crédito, que se hallan en diferentes fases de desarrollo e implementación. Además, es evidente que a las partes interesadas les atrae vez más el potencial que ofrecen las metodologías de contabilización del combustible, como la ya mencionada, para fomentar que los SAF para la aviación se utilicen en todo el mundo.

2.2 Conviene adquirir experiencia en el contexto de la implementación de las metodologías contables existentes en el marco de la MRV del CORSIA y valorar si procede realizar mejoras.

2.3 Antes de apoyar o intervenir en un nuevo mecanismo de contabilización mundial, la OACI tendrá que asegurarse de que atiende debidamente a los riesgos de doble contabilidad, la reducción de la trazabilidad, los posibles obstáculos de entrada y la distribución desigual en todo el mundo de los combustibles admisibles en el CORSIA. Por tanto, la OACI, a través del CAEP, debería proseguir con esta labor, a fin de explorar la necesidad y las repercusiones de esas posibles metodologías de contabilización nuevas en la aviación internacional.

## **3. INTEGRIDAD DE LOS SAF, LCAF Y DE LA ENERGÍA MÁS LIMPIA**

3.1 La OACI ha adoptado el primer marco mundial de sostenibilidad sectorial para combustibles, implementado en el marco del CORSIA, que aporta certidumbre sobre la integridad medioambiental de los combustibles más limpios para la aviación, apoya una producción ampliada y el acceso a la financiación, esencial para estimular la implementación del LTAG.

3.2 Este marco y metodología mundiales, junto con la determinación de la admisibilidad de los combustibles y la reducción de emisiones que se obtiene durante su ciclo de vida, serán fundamentales para una Visión 2050 de la OACI actualizada y para definir y supervisar cómo contribuyen las energías más limpias a la consecución del LTAG.

3.3 Los SAF y otras energías más limpias para la aviación, como el hidrógeno y la propulsión eléctrica, desempeñarán un papel fundamental para lograr dicho objetivo ambicioso. Los combustibles sostenibles de la aviación pueden utilizarse ya hoy en día dada su compatibilidad con las aeronaves en servicio existentes y se seguirán utilizando a largo plazo, teniendo en cuenta la larga vida operacional de las aeronaves y que el hidrógeno y la propulsión eléctrica destinados a la aviación comercial se encuentran todavía en fase de investigación y desarrollo. De ahí que es importante que el transporte aéreo tenga acceso a los recursos naturales sostenibles para la producción de SAF y que prosigan los trabajos en curso para la certificación del uso exclusivo de SAF. Los biocombustibles sostenibles pueden ofrecer una respuesta inmediata dada su madurez tecnológica y comercial y la posibilidad de recurrir a las capacidades de refinado existentes. Aunque el potencial de uso de los combustibles sintéticos producidos con energía renovable (*power-to-liquid*) es considerable, conviene seguir trabajando para alcanzar su plena madurez comercial, también en términos de su inclusión en el marco mundial de sostenibilidad. No obstante, el uso de biocombustibles no debe provocar un menor fomento, desarrollo y despliegue de dichos combustibles sintéticos.

#### 4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CAAF/3

4.1 Se invita a la CAAF/3 a:

- a) invitar a otras regiones y Estados a que informen puntualmente en sus SAP sobre sus políticas y hojas de ruta para los SAF, con proyecciones a largo plazo;
- b) incluir en el marco mundial los resultados del trabajo técnico del CAEP sobre qué parámetros utilizar en las metodologías de contabilización y notificación de combustibles, a fin de garantizar un seguimiento coherente del LTAG;
- c) respaldar la labor futura de la OACI en torno a la necesidad y las repercusiones de las nuevas metodologías de contabilización del combustible; y
- d) respaldar la labor futura de la OACI sobre el marco y la metodología mundiales de sostenibilidad sectorial para los combustibles.