



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

- Cuestión 16: Protección del medioambiente – Aviación internacional y cambio climático**
Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

POLÍTICAS Y PRÁCTICAS DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA HOJA DE RUTA DE LA CAAF/3 DE LA OACI Y EL CORSIA

(Nota presentada por el Estado de Qatar)

RESUMEN

En esta nota de estudio, se resaltan las opiniones del Estado de Qatar en apoyo a la implementación exitosa del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y la hoja de ruta de la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se hace hincapié en la importancia de poner en mercado los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF), incluidos los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y, en paralelo, eliminar las barreras y no generar una carga financiera innecesaria para las líneas aéreas en un contexto reglamentario amalgamado y fragmentado, donde las divergentes reglas regionales y nacionales podrían causar problemas de cumplimiento y conllevar una duplicación de esfuerzos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a tomar nota de la presente nota de estudio y a considerar los siguientes aspectos, de ser posible, como parte de la resolución de la OACI para la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*:

- solicitar al Consejo de la OACI que asista a los Estados miembros con respecto a los textos de orientación para la expedición de cartas de autorización (LoA) para las unidades de emisión admisibles en el CORSIA (CEEU);
- pedir al Consejo de la OACI que trabaje en colaboración con los Estados miembros, en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción (ACT) de la OACI, a fin de incrementar el número de mecanismos de certificación de la sostenibilidad de SAF/LCAF aprobados para el CORSIA (SCS);
- instar al Consejo de la OACI a que elabore directrices y acelere los procesos de aprobación de las normas para certificar los CEF presentados por los SCS, especialmente los LCAF; y
- alentar al Consejo de la OACI y a los Estados miembros a diseñar mecanismos que permitan el reconocimiento mundial de la certificación de SAF/LCAF, en lugar de que exista una amalgama de marcos normativos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>La aviación es sostenible en términos medioambientales</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se realizarán siempre que se disponga de recursos provenientes del presupuesto regular 2026-2028 de la OACI y/o de contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	• <i>Informe de la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) (Doc 10201)</i> • <i>Resolución de la Asamblea de la OACI Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Estado de Qatar celebra el liderazgo y el compromiso de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el sector de la aviación para seguir trabajando de consuno a fin de reducir las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación internacional y contribuir a hacer frente al cambio climático mediante un conjunto robusto de medidas, como combustibles más limpios y el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA).

1.2 A partir del histórico acuerdo del plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) de la OACI en 2016, el CORSIA se convirtió en un hito de la política climática de la aviación mundial y, en 2025, ya son 129 los Estados miembros que participan en él. El papel de la OACI ha sido crucial en el desarrollo de los elementos críticos requeridos para la implementación exitosa del CORSIA; en paralelo, la Organización viene trabajando con los Estados miembros para establecer un mecanismo que permita velar por la integridad medioambiental. Sin embargo, el funcionamiento efectivo a largo plazo del CORSIA depende, en gran medida, de dos elementos básicos: las unidades de emisión admisibles en el CORSIA (CEEU) y los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF).

2. Unidades de emisión admisibles en el CORSIA (CEEU)

2.1 Las CEEU representan compensaciones de las emisiones de carbono que cumplen con el robusto marco de sostenibilidad y admisibilidad de la OACI y deben contar con la autorización oficial del país anfitrión pertinente a través de los ajustes correspondientes.

2.2 Como miembro del Consejo de la OACI y del Órgano Técnico Asesor (TAB), el Estado de Qatar reconoció los importantes avances logrados para ampliar la disponibilidad de unidades de emisión admisibles e incrementar la confianza en el plan y su integración con los mercados del carbono internacionales. Sin embargo, cabe destacar el papel crucial de los Estados miembros de la OACI en el apoyo a la implementación del CORSIA, lo que conlleva:

- reducir las barreras a la implementación y diseñar un mecanismo que esté armonizado con el mecanismo del mercado del carbono (por ejemplo, el sistema de comercio de derechos de emisión (ETS) y el CORSIA) a fin de evitar el doble cómputo y/o la doble compensación, puesto que podrían generar una desventaja comercial, una distorsión del mercado o competencia desleal en algunas rutas;
- promover la creación de proyectos que satisfagan los sólidos criterios de admisibilidad de la OACI a fin de generar unidades admisibles en el CORSIA; y
- establecer procesos para agilizar la expedición de cartas de autorización (LoA) e incorporar los mecanismos de ajustes correspondientes (CA).

3. Combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF): combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y combustibles de aviación sostenibles (SAF)

3.1 Los SAF y LCAF, conocidos como “combustibles admisibles en el marco del CORSIA”, son uno de los cinco elementos de implementación que prevé el Anexo 16, Volumen IV — *Plan de Compensación*

y *Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* y un componente crucial del conjunto de medidas diseñadas por la OACI para reducir las emisiones provenientes de la aviación.

3.2 El Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación tiene como objetivo reducir en un 5 % las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación internacional para 2030 mediante el uso de estos combustibles más limpios. Para alcanzar ese objetivo, el proceso de certificación es vital para tener la certeza de que los SAF/LCAF satisfacen los criterios de sostenibilidad, incluida la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, teniendo en cuenta todo el ciclo de vida. Sin embargo, la principal dificultad sigue siendo que existe un número limitado de mecanismos aprobados de certificación de la sostenibilidad para el CORSIA y las normas de los SCS relativas a los LCAF aún están pendientes de aprobación, lo que impide una implementación más amplia.

3.3 Según el Anexo 16, Volumen IV, la definición de LCAF es “combustible fósil aeronáutico que cumple los criterios de sostenibilidad del CORSIA”, lo que supone al menos una reducción del 10 % de las emisiones producidas durante el ciclo de vida respecto de la base de referencia (es decir, 89 gCO_{2e}/MJ). Las tecnologías que posibilitan la producción de LCAF son bien conocidas, como la electricidad con baja intensidad de carbono, la captura y el secuestro de carbono (CCS), y el hidrógeno renovable y con baja intensidad de carbono. Hay muchas tecnologías plenamente disponibles y que pueden aplicarse inmediatamente, incluidas las mejores prácticas para reducir el venteo y la quema en antorcha y para disminuir las emisiones fugitivas, en particular las de metano (que tiene 25 veces más capacidad que el dióxido de carbono de atrapar el calor en la atmósfera). Por todo esto, los LCAF ingresarán al mercado con un marcado aumento de la producción mucho antes de 2030, lo que no solo generará una solución a corto plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los combustibles de aviación, sino que también precederá a la comercialización de volúmenes crecientes de SAF que deben mezclarse con el combustible de reactor convencional.

3.4 La OACI y los Estados miembros tienen una función crucial en la armonización de los marcos normativos para respaldar y simplificar los procesos requeridos para que los transportistas aéreos puedan reclamar beneficios/atributos medioambientales, así como para establecer un marco de cooperación mundial que permita:

- que el CORSIA y los marcos de certificación regionales/nacionales hagan un reconocimiento común de los SAF/LCAF a fin de reducir las barreras y acelerar la puesta en mercado y el uso de CEF a escala comercial;
- que se adopte/elabore un registro de SAF sólido y armonizado que simplifique el mecanismo de notificación de los reclamos de atributos medioambientales relacionados con el uso de CEF;
- que no haya un marco normativo amalgamado y fragmentado para los SAF, que podría generar una carga financiera innecesaria para la industria de la aviación y socavar así las inversiones destinadas a acelerar la producción de SAF y LCAF.

3.5 El Estado de Qatar reitera su firme compromiso de colaboración continua en materia de SAF/LCAF y reafirma su reconocimiento de la extensa labor emprendida por la OACI, los Estados miembros y los diferentes grupos expertos, especialmente el Grupo de Trabajo 5 del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) y el Grupo de Evaluación de Programas de Certificación de la Sostenibilidad (SCSEG), para promover el uso de SAF/LCAF a escala comercial.