

OACI
NACC
Reunión 13 del
DCA P/24 Cuestión 6

**Documentos de trabajo presentados
por**

**Asociación Internacional de Transporte
Aéreo - IATA**

Agosto 2025



Opiniones de la IATA
sobre la hoja de ruta de
implementación de
CAAF/3 de la OACI sobre
el marco global para SAF,
LCAF y otras energías
más limpias de aviación

NACC/DCA/13 — WP/07

Resultado CAAF/3 de la OACI

¿Cuál es la Visión Global?

Reducción del **5%** de las emisiones de CO₂ en la aviación internacional para 2030 a través de SAF y LCAF

¿Qué significa esto?

- **682Mt of CO₂** producidos en vuelos internacionales en 2030
- **34Mt** deben reducirse a través de SAF y LCAF
- Esto corresponde a~ **14 Mt SAF**

Mt: millones de toneladas; 1 tonelada = 1250 litros

¿Cómo?

- Un marco político global para promover la producción de SAF
- Desarrollo de capacidades, incluido un "Centro Finvest"
- Recomendaciones para un marco contable sólido de SAF

Visión global de IATA SAF

~300 Proyectos de SAF mapeados globalmente.

160 proyectos identificados progresando para entrar en producción para 2030.

81%

de combustible
renovable será HEFA
en 2030

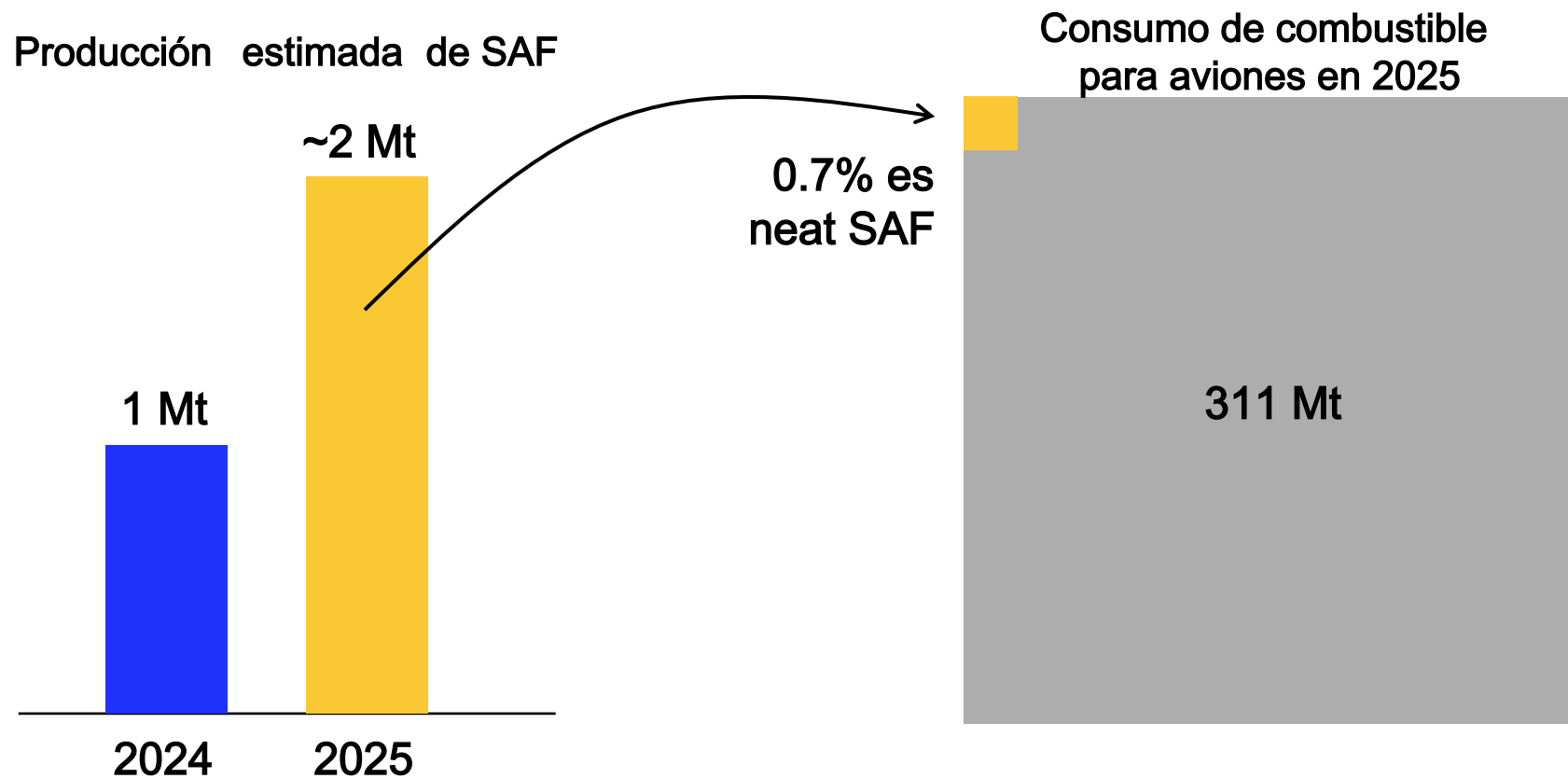
40

Países con
proyectos SAF
anunciados

~55 Mt*

Capacidad de
combustible
renovable** hasta
2030

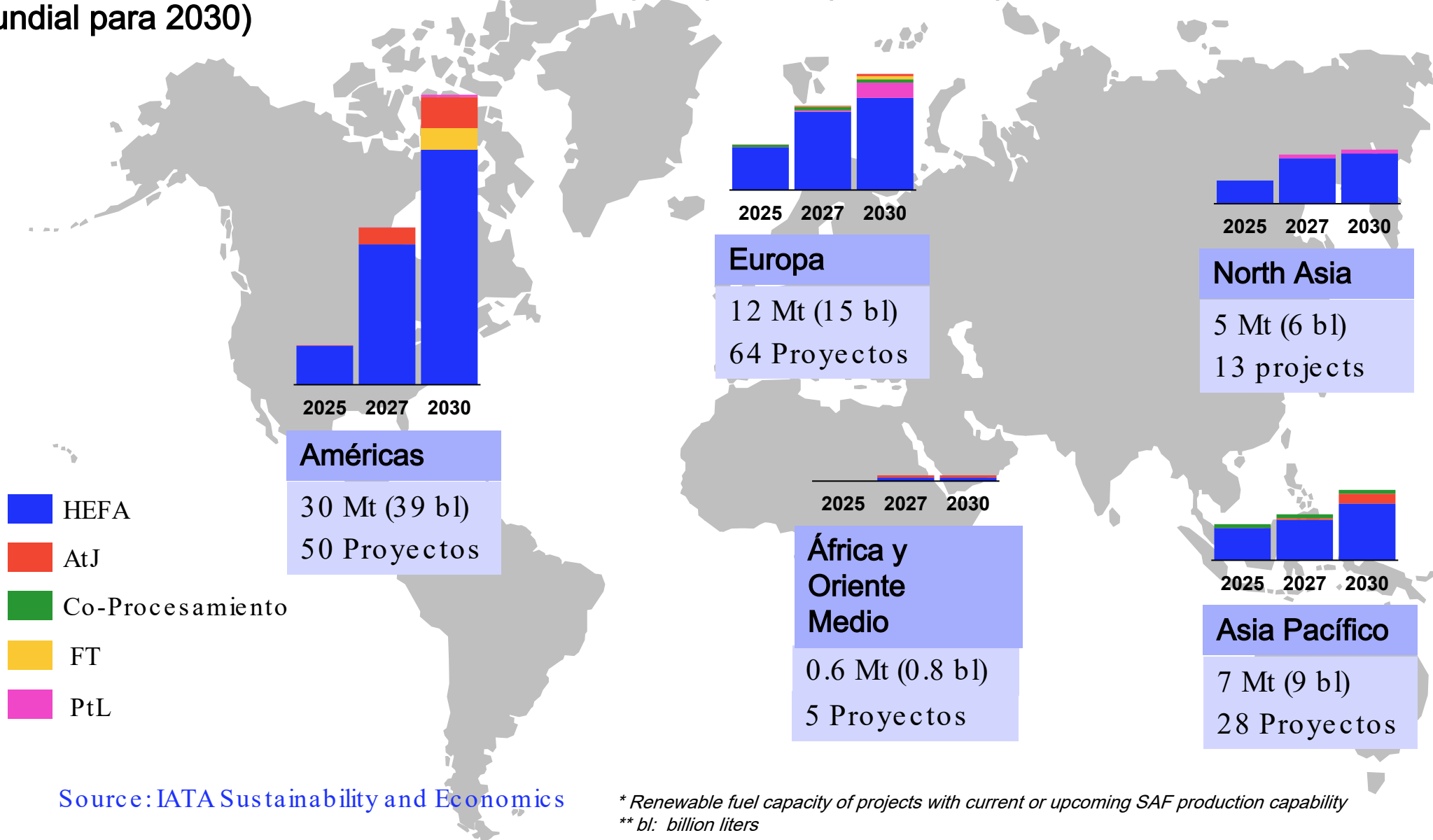
Estado de la producción de SAF



- Se espera que la producción de SAF se duplique en 2025, pero la producción sigue siendo muy poca en comparación con la demanda de combustible para aviones.
- Alrededor de 1.2 Mt de SAF para cubrir los mandatos de UE y RU en 2025.

Proyectos y tecnologías de SAF hacia 2030

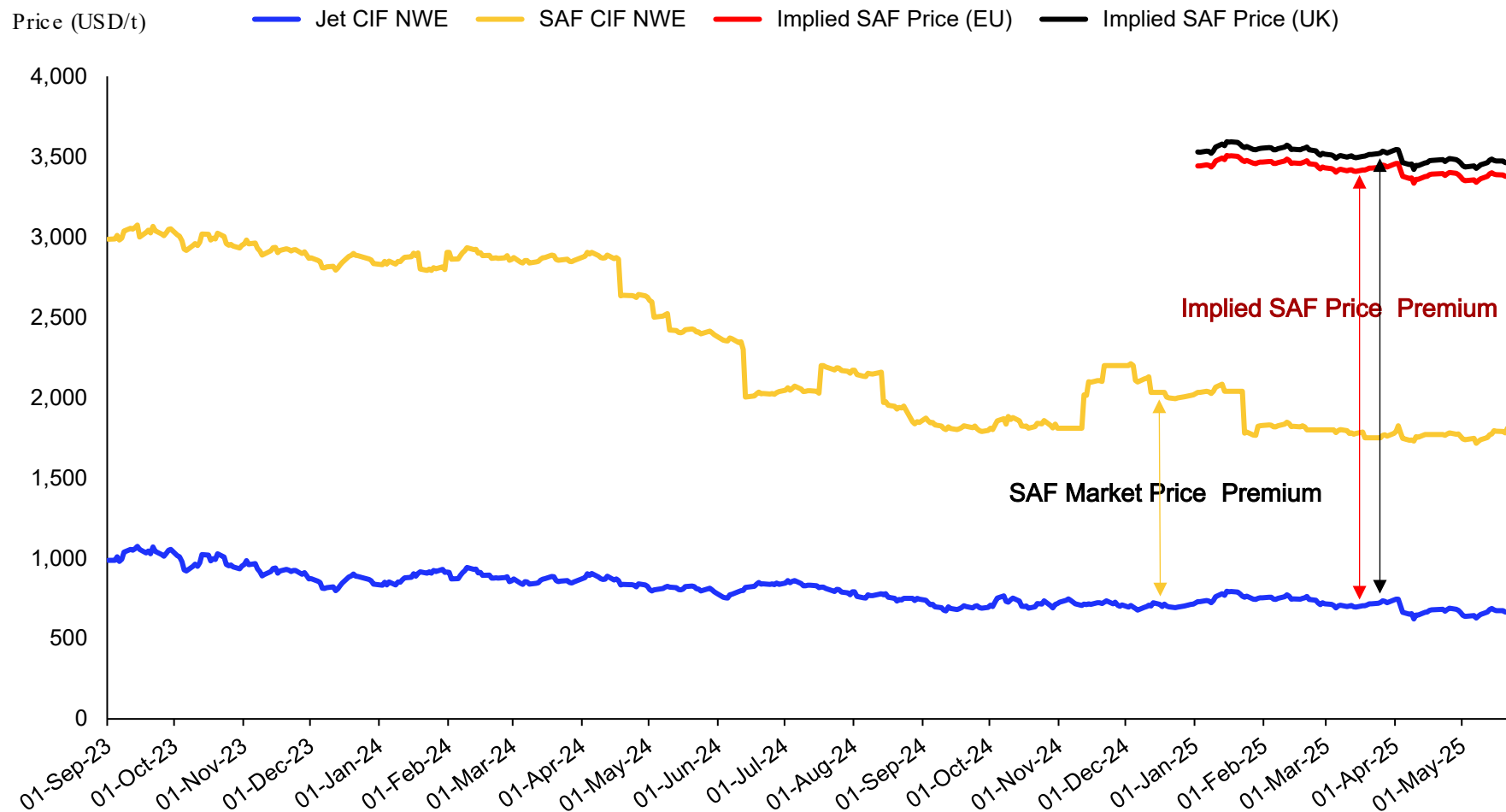
Capacidad de combustible renovable* por región (~55 Mt (71 bl**) a nivel mundial para 2030)



* Renewable fuel capacity of projects with current or upcoming SAF production capability
 ** bl: billion liters



Los mandatos de SAF de la UE y el Reino Unido resultan en recargos excesivos de SAF

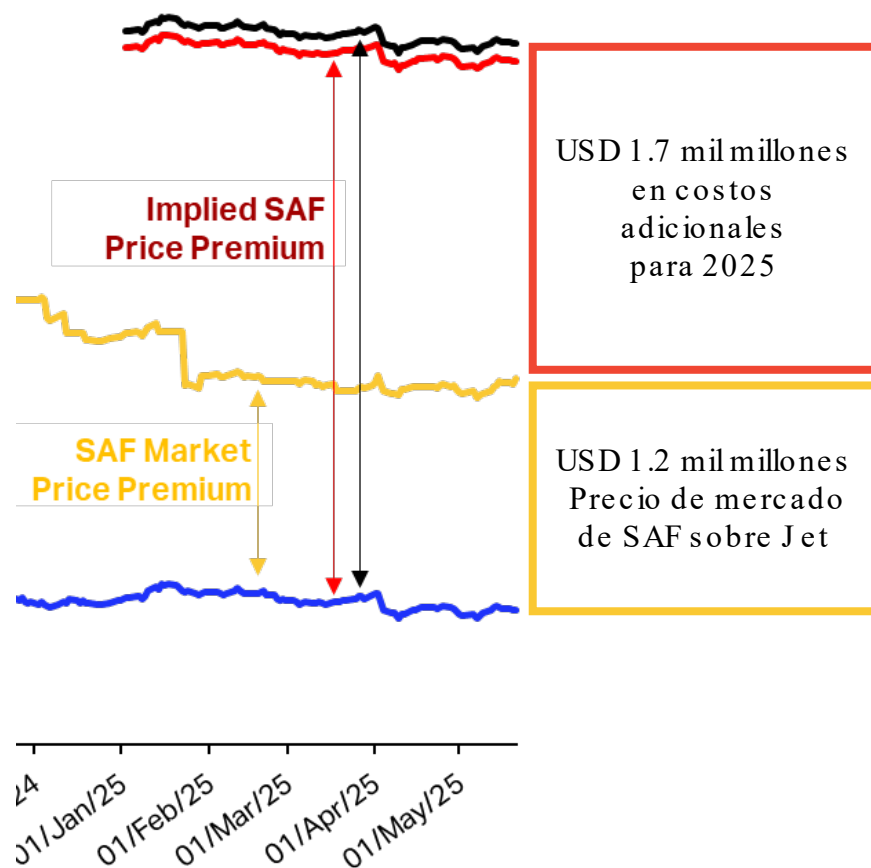


Una oportunidad perdida para reducir 3,5 Mt de CO₂

- 2,7 Mt para ReFuelEU Aviation
- 0,8 Mt para el mandato SAF del Reino Unido

El precio implícito de SAF, como se muestra, se deriva de la tarifa de cumplimiento promedio de SAF agregada en varios aeropuertos de la UE. Los datos se obtienen de una muestra de compañías aéreas que operan en estos aeropuertos de la UE. La muestra puede no ser representativa. Además, las tarifas de cumplimiento varían significativamente entre los diferentes aeropuertos. Además, las aerolíneas pueden tener diferentes modelos de suministro de combustible, y no todas las aerolíneas tendrán la misma estructura de costos de combustible o exposición a las tarifas de cumplimiento de SAF.

Las consecuencias no deseadas de los mandatos deben corregirse



Necesidades urgentes

- 1. Transparencia** sobre cómo se incluyen los SAF y los costos asociados en los contratos de suministro de combustible
- 2. Certeza** que las compañías aéreas reciban los certificados de sostenibilidad para las declaraciones en virtud del ETS UE/Reino Unido y CORSIA
- 3. Opciones** para que las compañías aéreas elijan contratos de suministro específicos de SAF, incluida la posibilidad de autoabastecimiento

¿Qué es SAF Accounting & Reporting??



A medida que ampliamos el SAF, la industria de la aviación debe demostrar de manera clara y transparente la reducción de emisiones del uso de SAF, evitando al mismo tiempo la doble contabilidad y/o la doble afirmación.



La contabilidad de SAF no solo se refiere al combustible físico utilizado, sino que también involucra atributos ambientales, por ejemplo, la reducción de las emisiones de alcance 1 y alcance 3.



La claridad en la metodología contable utilizada realmente puede ayudar a ampliar el SAF al tiempo que permite a la industria demostrar con confianza el progreso verificado de la descarbonización.



En esencia, la contabilidad y la presentación de informes de SAF son una metodología para demostrar los beneficios ambientales del uso de SAF.


Los esfuerzos de IATA para facilitar la contabilidad y la presentación de informes sobre SAF

SAF certification

SAF accounting principles

The IATA SAF Accounting & Reporting Methodology

Pilot 2024 completed
Operational 2025




IN-DEPTH


Understanding SAF Sustainability Certification
Guidance document on requirements and criteria for sustainability certification
June 2024

This document aims to provide clear guidance on the requirements and criteria for SAF sustainability certification, in the interest of promoting consistency in the interpretation and application of sustainability standards across different stakeholders and facilitating the certification process.

This document was developed in collaboration with the following organizations:

1



POLICY


SAF accounting based on robust chain-of-custody approaches
A must-have for SAF deployment and its commercial viability

It is widely recognized that a robust Sustainable Aviation Fuel (SAF) accounting framework, based on trusted chain-of-custody approaches, is necessary to support the global aviation industry's goal to reach net-zero carbon emissions by 2050. It is needed to ensure a cost-effective and environmentally efficient way to incentivize the development of all technologies, feedstocks, methods, and approaches required to produce lifecycle greenhouse gas (GHG) emissions across the SAF supply chain, while ensuring the physical matching of SAF supply and demand by geographic location.

2

BACKGROUND INFORMATION
Sustainable aviation fuel is produced from non-fossil fuel sources, resulting in lower GHG emissions than conventional jet fuel on a lifecycle basis. It is the most expedient lever for decarbonizing aviation because it is a

SAF accounting benefits




POLICY

Unlocking geographical constraints on the global SAF market through a robust SAF accounting framework
A must-have for SAF deployment and its commercial viability

A robust Sustainable Aviation Fuel (SAF) accounting framework, based on trusted chain-of-custody mechanisms, is necessary to support the global aviation industry's goal to reach net-zero carbon emissions by 2050.

The current state of SAF production
Since the Paris Agreement in 2015, the World is engaged in an energy transition which involves the development of fossil fuels with alternative renewable fuels. This is a challenge of unprecedented proportions for the aviation industry and all productive processes. In the domain of civil aviation, which relies on jet fuel for aircraft propulsion, the vast majority of the decarbonization is expected to be realized by Sustainable Aviation Fuel (SAF) on the 2050 horizon, and until such time that alternative propulsion technologies become scalable for global air transport. However, SAF is currently in very limited supply; in 2022, the

3



IATA Sustainable Aviation Fuel (SAF) Accounting & Reporting Methodology

RECOGNIZING that sustainable aviation fuels (SAF) are expected to deliver over 60% of the carbon abatement needed to achieve air transportation industry's target of net zero carbon emissions by 2050;¹

RECOGNIZING that SAF needs to be deployed in an economically feasible, cost-effective, and environmentally acceptable manner;

RECOGNIZING ALSO the need to have a standard industry best practice approach to account for and report the emissions reduction associated with the use of SAF, to meet the requirement of consistent and accurate calculation results for airlines and their stakeholders;

CONSIDERING that there are various greenhouse gas (GHG) regulatory and voluntary frameworks applying slightly different methodologies for accounting for the emissions reduction associated with the use of SAF;

CONSIDERING that prevention and avoidance of double counting is imperative in instilling confidence in the emissions reduction claims associated with the use of SAF;

It is therefore RECOMMENDED that the following principles and methodology are used to account for, and report the emissions reduction associated with the use of SAF.

1. SCOPE OF IATA METHODOLOGY

1.1. Purchase-based calculation
The emissions reduction calculation recommended in this methodology is based on the airlines' purchased and consumed volume or mass of SAF of equivalent energy content, irrespective of the chain of custody (CoC) models² employed in tracing the fuel molecules transported along the value chain. Even in cases where SAF molecules could be traced throughout the value chain until uplift to the aircraft, it is recommended to follow a purchase-based calculation for global consistency and simplicity. This aligns with the accounting methodology recognized under the ICAO's CORSIA³ scheme as outlined in Annex 16, Volume IV, Section 2.2.4⁴, as well as the simplified approach for accounting of biofuels outlined in Article 54(3) of the EU ETS⁵ Monitoring and Reporting Regulation (MRR).⁶

1.2. Purpose of IATA SAF accounting and reporting methodology
The main purpose of this best practice is to outline a consistent and recommended methodology for airlines in calculating, accounting and reporting emissions reduction associated with the use of SAF by airlines⁷, with the aim to address and prevent any types of double counting, or double claiming.

4

¹ Outlined in the IATA Net Zero Roadmap: www.iata.org/en/programs/sustainableaviation
² Common chain of custody models are defined in the ISO 22030:2020 document, accessible here: <https://www.iso.org/standard/72422.html>. Typical types of CoC models include mass balance as well as full and clean.
³ ICAO stands for International Civil Aviation Organization, and CORSIA stands for Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.
⁴ Outlined in the second edition of ICAO's Annex 16, Volume IV, Section 2.2.4 of the CORSIA SAGPs, accessible [here](https://www.icao.int/annex16/vol4/annex16_vol4_2020_224.pdf).
⁵ EU ETS stands for the European Union Emissions Trading Scheme.
⁶ Outlined in Article 54(2) of the implementing monitoring and reporting regulation of the EU ETS scheme, accessible [here](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1736/oj).
⁷ Examples of emissions reduction report include but not limited to airline annual sustainability reports typically published by the airlines.

5



SAF Registry

6



SAF Matchmaker



WP/7 de la IATA a NACC/DCA/13– SAF, LCAF y otras energías limpias

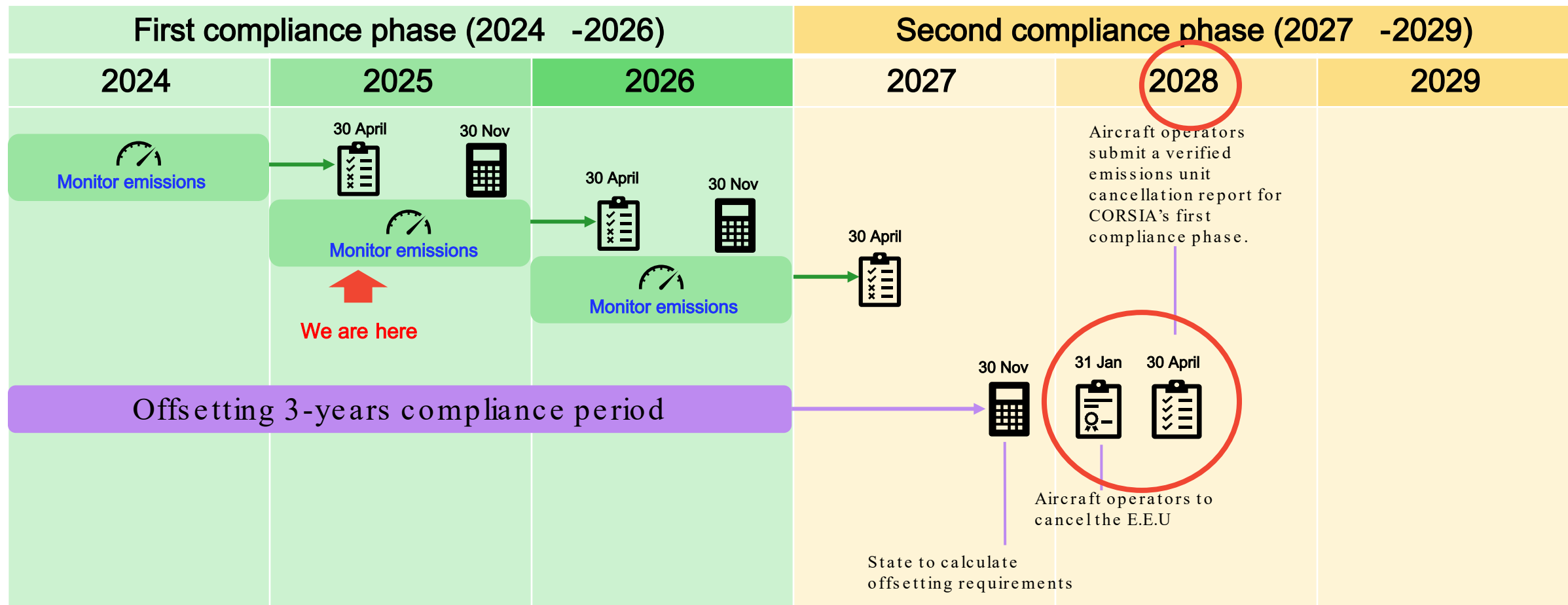
Acciones propuestas:

- a) Considerar los aprendizajes de las políticas de SAF introducidas en otras partes del mundo;
- b) Reconocer la importancia de una metodología global y sólida de contabilidad y presentación de informes de SAF; y
- c) Colaborar y adoptar soluciones que ya están ampliamente adoptadas e implementadas por la industria.

Opinión de la IATA sobre las acciones críticas para garantizar una implementación sólida de CORSIA

NACC/DCA/13 — WP/08

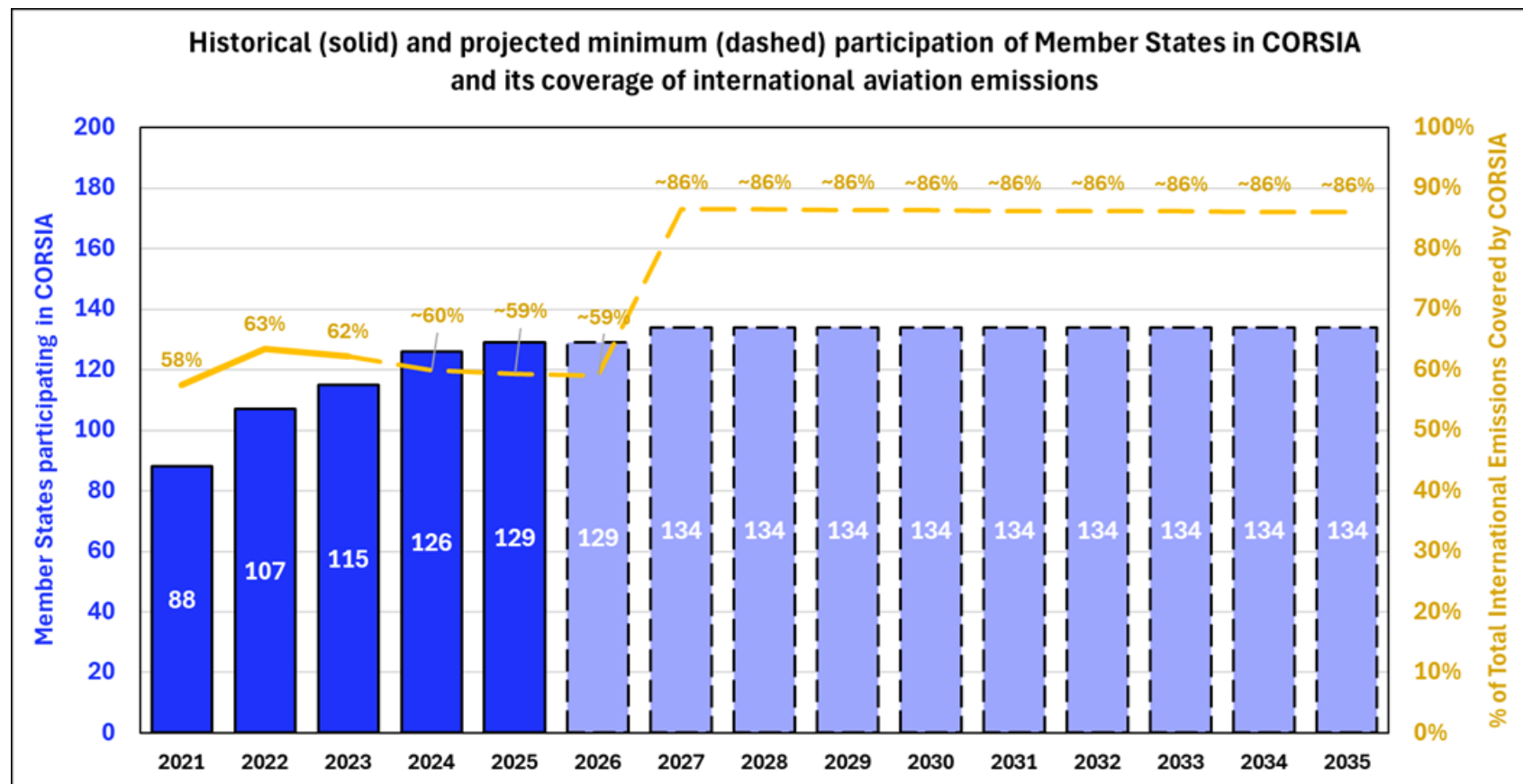
Setting the scene: Fechas clave y obligaciones de la primera fase de cumplimiento de CORSIA (2024-2026)



6 August 2025

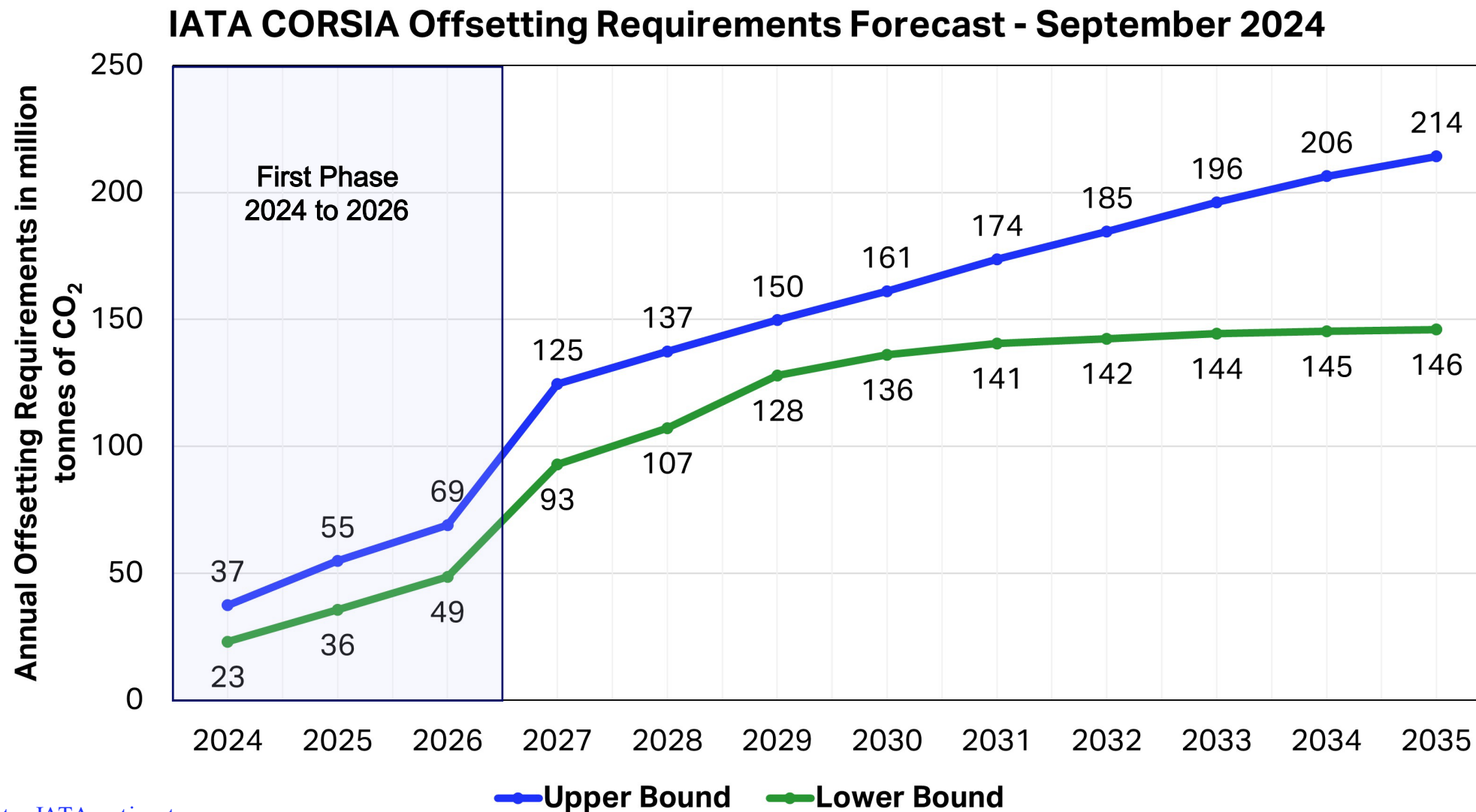
Creciente compromiso con CORSIA

- Como CORSIA es **un mecanismo basado en rutas, a medida que más Estados participen en CORSIA, implica una mayor cobertura** de las emisiones de la aviación internacional en el marco del régimen.
- Un **compromiso creciente** por parte de los Estados con CORSIA es evidente.
- Se proyecta que CORSIA cubra, **al menos, más del 85% de las emisiones de la aviación internacional a partir de 2027.**
- **La fuerte participación facilita el creciente potencial de que CORSIA contribuya a la descarbonización del sector de la aviación internacional y la necesidad de garantizar su fuerte implementación.**



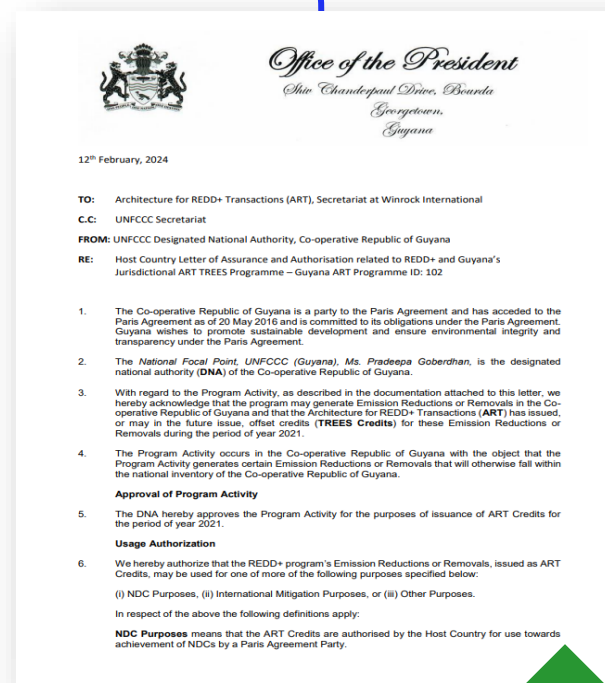
La demanda de UEE CORSIA es significativa

Se estima entre 107 y 161 millones de unidades solo en la Fase 1 (2024-2026)



La interacción entre la OACI y la CMNUCC determina el suministro de UEE CORSIA

Unidades de emisiones elegibles para CORSIA



¿Qué se necesita?



1

La OACI debe aprobar más programas

2

Más estados deben aprobar las UEE de CORSIA

3

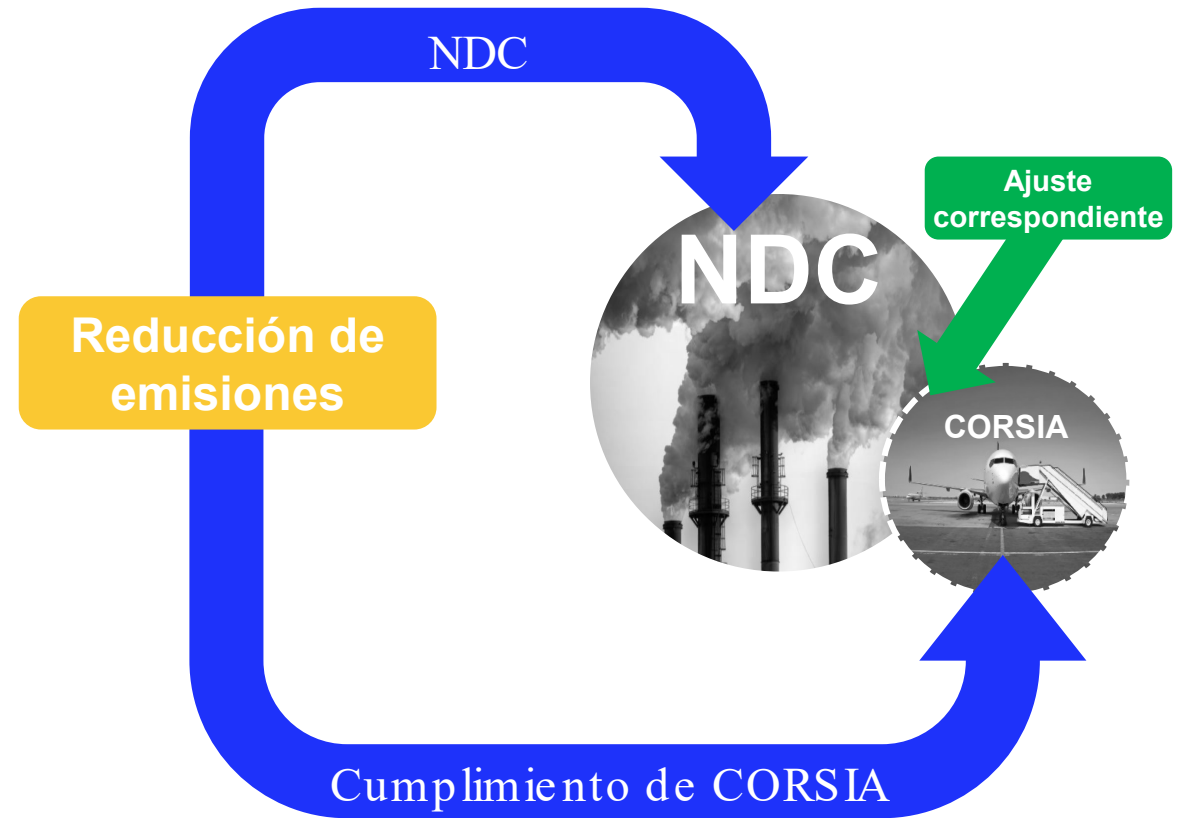
Minimizar cualquier costo adicional, es decir, prima de seguro, "tarifas administrativas"



Es necesaria una acción urgente por parte de los países anfitriones para llevar a cabo los ajustes correspondientes y evitar la doble reclamación de CORSIA UEEs

El Gobierno del país anfitrión debe emitir una **Carta de autorización** (LoA):

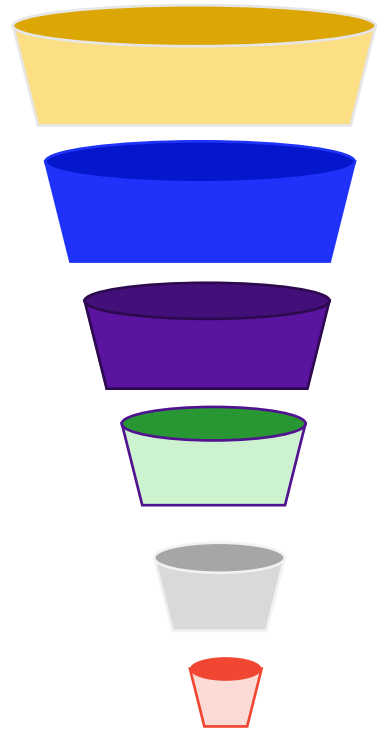
- Autorizar a las aerolíneas a utilizar los resultados de mitigación transferidos internacionalmente (ITMO) para el cumplimiento de CORSIA.
- Realizar el ajuste correspondiente y garantizar que no haya **doble reclamación*** en el marco de las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) de los países anfitriones.



* **Doble reclamación:** ocurre cuando una reducción de emisiones contó para el esfuerzo de mitigación del cambio climático tanto del país anfitrión de la actividad de reducción de emisiones para NDC como de una aerolínea para el cumplimiento de CORSIA.

Falta de cartas de autorización del país anfitrión ...

..restringe gravemente la disponibilidad actual de las UEE CORSIA



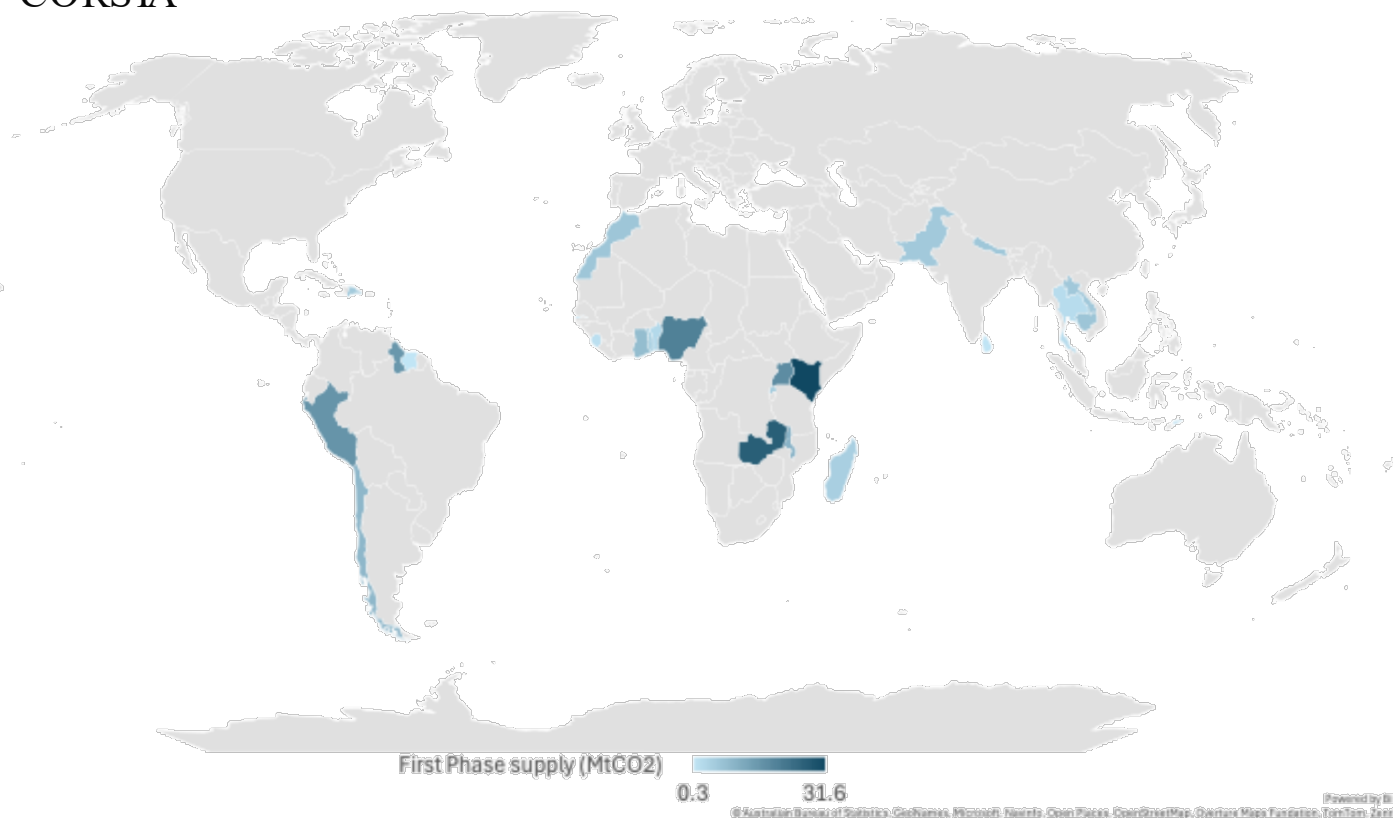
	Projects (#)	Volume (end of 2024)	Condition
Verified carbon projects in the Voluntary Carbon Market -VCM (13 registries in VCM)	+5,400*	+325 MtCO ₂ e**	Sample 13 registries in VCM
CORSIA Eligible programmes (First Phase)	+5,000	+290 MtCO ₂ e	...only 6 are CORISA eligible
Crediting period (01.01.2016 or later)	+2,600	+205 MtCO ₂ e	Projects with eligible crediting period
Eligible vintages (2021 or later for First Phase)	+2,400	+200 MtCO ₂ e	...and issuance with vintage 2021 or later
Exclusions per programme (methodology)	+2,200	+113 MtCO ₂ e	...and not excluded but still need LOA
With valid LOAs issued***	40	+16 MtCO₂e	Current CORSIA-eligible supply in the market

*Excludes CDM projects. **Verified issuances to 31.12.2024 ***Valid LOAs if content complying with Article 6.2 guidance from COP-29

La oferta de CORSIA podría aumentarse rápidamentesobre la base de la preparación de los países en virtud del artículo 6

Lista no exhaustiva, por orden alfabético

Suministro potencial de CORSIA: +113 MtCO₂e,
sobre la base de la preparación del artículo 6 a junio de 2025, si se cumplen todas las condiciones de admisibilidad y etiquetado del CORSIA



- Bangladesh
- Benin
- Cambodia
- Chile
- República Dominicana
- Etiopía
- Gambia
- Ghana
- Guyana
- Kenia
- República Democrática Popular Lao
- Madagascar
- Malawi
- Marruecos
- Nepal
- Nigeria
- Pakistán
- Perú
- Ruanda
- Sierra Leona
- Sri Lanka
- Suriname
- Tanzania
- Tailandia
- Togo
- Uganda
- Vietnam
- Zambia
- Zimbabwe

Los 6 países con mayor potencial para ofrecer UEEs (hasta julio de 2025) CORSlA

#	País anfitrión	Volúmenes indicativos (Toneladas de CO2)	Créditos de programas y proyectos (ejemplos no exhaustivos)
1	Guyana	15,877,291	ART- Guyana Forestry Commission REDD+ Credits [includes valid LoA]
2	Bangladesh	5,682,725	VERRA- Fugitive emissions from fuels credits
3	Kenya	4,397,259	GS-KOKO Ethanol cookstoves credits
4	Nigeria	3,416,470	GS – Improved cookstove and safe water credits
5	Malawi	3,099,057	GS – Biomass Energy Conservation credits
6	Uganda	3,016,889	GS – Up Energy improved cookstoves

- IATA está tratando de avanzar en la emisión de créditos LoA en los países anfitriones.

[Listado no exhaustivo de los créditos del proyecto. La IATA sigue siendo agnóstica en cuanto a los tipos de proyectos, siempre que estén aprobados por la OACI.]

Global Solidarity Levies Task Force (GSLTF)

- En 2023, Francia, Barbados y Kenia anunciaron que copresidían una coalición para crear un consenso multilateral para la imposición de impuestos a nivel nacional para apoyar la financiación climática.
- En junio de 2025, identificaron un **impuesto a los pasajeros premium como su máxima prioridad**, que estimaron que podría recaudar \$91 mil millones al año.
- Julio 2025: **8 países** (Francia, Kenia, Barbados, España, Somalia, Benín, Sierra Leona y Antigua y Barbuda) anunciaron su intención de **introducir impuestos sobre los viajes aéreos de clase premium y los jets privados**. La Comisión Europea apoya la iniciativa GSLTF. Según los informes, Brasil también está buscando este tipo de impuesto.
- Se prevé que **otros países anuncien el inicio de impuestos hasta la COP 30** en noviembre de 2025.

WP/8 de la IATA según NACC/DCA/13 - CORSIA

Acciones propuestas :

- a) Alentar a más Estados a unirse a CORSIA en su fase voluntaria para mejorar su cobertura de las emisiones de la aviación internacional.
- b) 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.
- c) Reiterar a los Estados 1) la exclusividad del CORSIA como el único MBM 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 otros organismos de las Naciones Unidas que se abstengan de introducir mosaicos nacionales/regionales/internacionales, y que eviten imponer impuestos discriminatorios al transporte aéreo internacional.
- d) Instar a los Estados a que apliquen el CORSIA de manera unificada según los SARP del CORSIA (Volumen IV, Anexo 16, Convenio de Chicago).