



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático**

**IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA Y RECONOCIMIENTO DE COMBUSTIBLES ADMISIBLES**

(Nota presentada por Qatar)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio pone de manifiesto la preocupación del Estado de Qatar por que el uso de combustibles con bajas emisiones de carbono en la aviación termine quedando regido por un mosaico de diferentes normativas nacionales o regionales que generen complejidad y duplicaciones o creen diferencias en el nivel de compromiso. Es fundamental que la OACI esté al frente de este proceso, estableciendo principios que aceleren la adopción y favorezcan el uso de combustibles admisibles en el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA).

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

- a) instar al Consejo de la OACI y a la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos a que acuerden una hoja de ruta mundial para el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA [es decir, combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF)], ya que es fundamental que la OACI se ponga al frente de este asunto para evitar las perturbaciones que pueden acarrear los requisitos locales y regionales de SAF; y
- b) alentar a los Estados miembros a adoptar los principios para el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA que se presentan en el párrafo 3.1. b).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Protección del medioambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se emprenderán según se disponga de recursos del presupuesto regular de la OACI para 2023 - 2025 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i></li><li>• Resolución A40-18 de la Asamblea de la OACI</li><li>• Resolución A40-19 de la Asamblea de la OACI</li></ul>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Estado de Qatar celebra el liderazgo y compromiso de la OACI y del sector de la aviación para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> y al cambio climático mediante el uso de combustibles de aviación que emiten menos carbono.

1.2 Los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF), denominados combustibles admisibles en el CORSIA, son uno de los elementos que prevé el Anexo 16 de la OACI — *Protección del medioambiente, Volumen IV — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*, y parte del conjunto de medidas diseñadas por la OACI para reducir las emisiones de la aviación. El CORSIA permite que los explotadores de aeronaves reduzcan sus obligaciones de compensación usando combustibles admisibles en el plan.

## 2. COMBUSTIBLES ADMISIBLES EN EL CORSIA

2.1 *Combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y combustibles de aviación sostenibles (SAF)*

2.1.1 Las tecnologías que posibilitan la producción de LCAF son bien conocidas, como la electricidad con baja intensidad de carbono, la captura y secuestro de carbono (CCS), y el hidrógeno renovable y con baja intensidad de carbono. Muchas tecnologías ya están disponibles y pueden instrumentarse inmediatamente, incluidas las mejores prácticas para reducir el venteo y la quema en antorcha y para controlar 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)

2.1.2 Todo esto nos lleva a depositar nuestra confianza en que los LCAF ingresarán al mercado con un fuerte aumento de la producción mucho antes de 2030, lo que no sólo 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. La mezcla de LCAF/SAF se presenta como la forma más eficiente de lograr la considerable reducción de la intensidad de carbono que se necesita durante el despliegue gradual de la industria de producción de SAF (véase la hipótesis 3 de la tabla 1 a continuación. Conviene tener presente la diferencia entre LCAF y SAF, ya que los primeros no están condicionados por la disponibilidad de materias primas y no es necesario mezclarlos con otros combustibles. En otras palabras, una vez que se produzcan LCAF en una planta productora, todo el combustible de aviación que se refine en esa planta se clasificará como LCAF, dándole una gran ventaja para cubrir la demanda a corto y mediano plazo de combustibles con bajas emisiones de carbono (véase la hipótesis 1 en la tabla 1).

2.1.3 Los combustibles de aviación sostenibles son un elemento importante para alcanzar todo objetivo ambicioso a largo plazo que pudiera acordarse; sin embargo, hay muchas dificultades que limitan en lo inmediato la producción y puesta en comercialización, y los Estados todavía están estudiando la viabilidad de la producción de SAF con sus mayores costos y su impacto en la conectividad aérea.

2.1.4 El programa ACT- SAF (Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en SAF) de la OACI es una iniciativa importante que debería ampliarse para que abarque otros combustibles de aviación. La OACI tiene que asegurarse de que todos los Estados miembros estén habilitados, proporcionando asistencia para la creación de capacidades, ayuda financiera y transferencia de tecnología.

2.1.5 Algunas vías y tecnologías de producción que se consideran las más prometedoras para la reducción del CO<sub>2</sub>, la captura de CO<sub>2</sub> atmosférico y el uso de hidrógeno verde y azul para producir queroseno sintético, todavía requieren un gran desarrollo y deben demostrar su viabilidad comercial para su despliegue a gran escala.

2.1.6 También hay grandes problemas que requieren solución, especialmente respecto a la certificación de los SAF y los diferentes criterios de sostenibilidad para su certificación. La industria debería reexaminar los criterios de sostenibilidad de la mayoría de las materias primas que se utilizan hoy en día y determinar si responden a los objetivos a largo plazo. Otra dificultad es la falta de un registro mundial que permita hacer un seguimiento del uso de los SAF certificados y de la correspondiente baja por cancelación / cómputo de emisiones de CO<sub>2</sub> que se reducen.

2.1.7 Tabla 1: Distintas hipótesis con diferentes proporciones de LCAF y SAF y su disponibilidad y factibilidad

<b>Hipótesis:</b>	<b>Hipótesis 1</b>	<b>Hipótesis 2</b>	<b>Hipótesis 3</b>	<b>Hipótesis 4</b>
<b>Proporción de combustibles (LCAF y SAF)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % LCAF</li> <li>• 0 % SAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 % LCAF</li> <li>• 50 % SAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 % LCAF</li> <li>• 50 % SAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 % LCAF</li> <li>• 100 % SAF</li> </ul>
<b>Reducción de emisiones resultante</b>	10 % de reducción	40 % de reducción	45 % de reducción	80 % de reducción
<b>Disponibilidad y factibilidad</b>	Máxima disponibilidad Máxima factibilidad	Baja disponibilidad Baja factibilidad	Baja disponibilidad (SAF) Baja factibilidad (SAF)	No disponible La menor factibilidad

### 3. RECOMENDACIÓN

3.1 El Estado de Qatar solicita al 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que:

- a) inste al Consejo de la OACI y a la Tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos a que acuerden una hoja de ruta mundial para el uso de combustibles admisibles en el CORSIA (es decir, SAF y LCAF), ya que es fundamental que la OACI se ponga al frente de este asunto para evitar las perturbaciones que entrañan los requisitos locales y regionales de SAF; y
- b) pida a los Estados miembros de la OACI que adopten los siguientes principios para el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA:
  - i. incentivar el uso de combustibles admisibles en el CORSIA (en lugar de penalizar a las aerolíneas o gravar el combustible fósil de aviación);
  - ii. reconocer los LCAF como combustibles admisibles en el CORSIA en los reglamentos nacionales o regionales sobre el uso de SAF;
  - iii. desvincular la reducción de las emisiones de SAF de la entrega física y reconocer el mecanismo de registro y cómputo («book & claim») sin ninguna limitación geográfica;
  - iv. establecer un sistema de registro mundial acordado y armonizado (que no contabilice por partida doble las reducciones de emisiones de clases 1 y 3) para la certificación, verificación, comercio y baja de los créditos por reducción de emisiones resultantes del uso o el comercio de combustibles admisibles en el CORSIA; y

- v. considerar los acuerdos comerciales a largo plazo existentes entre explotadores aéreos y proveedores de combustible y mantener la condición de los combustibles admisibles por referencia a la fecha en que se firmó el contrato que determina el periodo de validez de esos acuerdos antes de realizar cualquier cambio futuro en los criterios de sostenibilidad de los combustibles admisibles en el CORSIA. Cualquier cambio en los criterios de sostenibilidad deberá destacar las fechas de entrada en vigor para evitar que interfiera con los acuerdos contractuales existentes.

— FIN —