



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

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

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES SOBRE LA CUESTIÓN 2

(Presentado por la Secretaría)

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

1. La conferencia considera cuatro notas de estudio presentadas por la Secretaría, y 16 presentadas por Estados y organizaciones internacionales. Seguidamente se ofrece un resumen.
2. La nota de estudio CAAF/3-WP/3 presentada por la Secretaría informa sobre políticas desplegadas por distintos Estados para promover el desarrollo y puesta en mercado de combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías de aviación más limpias, con información de las orientaciones de la OACI y el papel de los planes de acción estatales y las hojas de ruta para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Asimismo, en esta nota se proporciona información actualizada sobre la certificación técnica de los combustibles de aviación.
3. En la nota CAAF/3-WP/4 presentada por la Secretaría se proporciona información sobre los parámetros que podrían usarse en objetivos cuantificados para energías más limpias para la aviación internacional, así como proyecciones de los niveles mundiales de uso de energías más limpias para la aviación internacional, con aportaciones técnicas del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI y otra información pertinente. En la nota CAAF/3-IP/6 se actualizan las proyecciones del CAEP sobre la producción de SAF en el corto plazo.
4. La nota CAAF/3-WP/5 presentada por la Secretaría informa sobre la labor de la OACI en relación con los criterios de sostenibilidad, certificación de la sostenibilidad y evaluación de las reducciones de emisiones de todo el ciclo de vida de los SAF y los LCAF en el marco del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). La nota plantea además que estos elementos relacionados con el CORSIA deberían tomarse como base para determinar la sostenibilidad de los combustibles utilizados en la aviación internacional.
5. En la nota CAAF/3-WP/6 presentada por la Secretaría se informa sobre los métodos de contabilización y notificación de combustibles previstos en el sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA, con la metodología para reducir los requisitos de compensación de un explotador de aeronave por usar combustibles admisibles en el CORSIA (tanto SAF como LCAF). Igualmente, se presentan aportaciones técnicas del CAEP sobre posibles parámetros para los métodos de contabilización y notificación de combustibles en la aviación internacional a fin de lograr una aplicación uniforme como parte del seguimiento del avance hacia la consecución del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG).

6. La nota CAAF/3-WP/39 presentada por China proporciona su propuesta sobre los principales elementos (visión, principios y asociaciones) de un marco mundial justo y viable para el desarrollo y puesta en mercado de combustibles más limpios en la aviación. Opina además que el marco mundial debería formularse a partir de un estudio exhaustivo de las circunstancias y prácticas nacionales de todos los Estados a fin de evitar que se establezcan objetivos cuantificados uniformes sin garantizar que los SAF, los LCAF y otros combustibles más limpios para la aviación producidos en países en desarrollo representen una proporción equitativa de la producción mundial, y que sin respaldo financiero y transferencia de tecnología a los países en desarrollo se socavaría aún más la factibilidad del LTAG.

7. La nota CAAF/3-WP/32 presentada por la República Dominicana ofrece información sobre los pasos concretos establecidos por ese Estado para contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y favorece el desarrollo económico ambientalmente sostenible de la aviación internacional a través de los SAF y los LCAF. También manifiesta la importancia de la creación de capacidad y la asistencia, particularmente en los pequeños Estados insulares en desarrollo, para alcanzar el LTAG colectivo, la necesidad de profundizar el diálogo entre los Estados y la industria en materia de desarrollo y puesta en mercado de los combustibles, y el apoyo a la iniciativa de la OACI para facilitar el acceso a la financiación (polo de inversión Fininvest).

8. La nota CAAF/3-WP/29 presentada por la India proporciona información sobre los avances de ese Estado con respecto a sus compromisos en virtud de la CMNUCC y su Acuerdo de París, así como en el ámbito de los SAF. Igualmente, en la nota se expresan puntos de vista acerca del marco mundial para los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación y se apoyan los cuatro elementos constitutivos del marco mundial, la iniciativa del polo de inversión Fininvest de la OACI, las dificultades de la llevar al mercado los SAF comerciales en los países en desarrollo, y la consideración de que toda visión cuantificada acerca de las energías más limpias debe analizarse en profundidad y debatirse en la próxima Asamblea de la OACI.

9. La nota CAAF/3-WP/10 presentada por Omán proporciona información sobre las iniciativas de ese Estado, que incluyen el plan de acción estatal, un estudio de factibilidad de SAF y una iniciativa de hidrógeno verde, para contribuir a la consecución de la Visión de Omán para 2040 y el logro del LTAG de cero emisiones netas de carbono provenientes de la aviación internacional para 2050.

10. En la nota CAAF/3-WP/27 presentada por Arabia Saudita se abordan principios y elementos esenciales que deben tenerse en cuenta y examinarse para alcanzar un acuerdo sobre un posible marco mundial de la OACI: que sea inclusivo, que no favorezca ninguna política en particular y sea tecnológicamente agnóstico, que se base en criterios de sostenibilidad acordados internacionalmente, y que no fije objetivos y/o metas adicionales, ya sean hitos o puntos de referencia. También se exponen puntos de vista sobre la idea de que la OACI estudie sistemas de compra y crédito (“book and claim”), la necesidad de examinar sus posibles beneficios y repercusiones y el papel que tendría allí la OACI, el apoyo a la implementación para ampliar su alcance, un criterio de prudencia respecto al avance de la tecnología y permitir que los Estados en desarrollo formen parte del mercado de combustibles emergentes.

11. La nota CAAF/3-WP/28 presentada por los Emiratos Árabes Unidos proporciona información sobre las aspiraciones nacionales de liderar una economía con bajas emisiones de carbono y comparte impresiones sobre el marco mundial de la OACI para energías más limpias para la aviación, poniendo énfasis en la importancia de compartir los conocimientos y las prácticas más idóneas, apoyar los esfuerzos de la OACI para facilitar la financiación, incluida la iniciativa de un polo de inversión Fininvest, reconocer el papel vital de los LCAF y la necesidad urgente de establecer mecanismos de contabilización creíbles para el uso de SAF y LCAF.

12. La nota CAAF/3-WP/26 presentada por Brasil y Singapur destaca la necesidad de neutralidad en las materias primas y la tecnología de SAF, e insta a reconocer los criterios de sostenibilidad del CORSIA, los mecanismos de certificación de la sostenibilidad y la metodología para la evaluación de

las emisiones de todo el ciclo de vida como la base aceptada para la admisibilidad de los SAF. Esto ayudará a ampliar las posibles fuentes de materias primas, a reducir el riesgo de las inversiones en SAF para aumentar su producción y a reducir los costos y acelerar la transición verde de la aviación internacional.

13. La nota CAAF/3-WP/22 presentada por Japón, Singapur y Estados Unidos proporciona información sobre el concepto de carril verde de la aviación (AGL) como una iniciativa bilateral/multilateral para que las líneas aéreas y Estados interesados desarrollen y demuestren que están llevando a cabo una reducción acelerada de las emisiones de la aviación internacional mediante esfuerzos tangibles. El concepto establece algunos principios y requisitos que incluyen un posible escalonamiento con una canasta de actividades para ejecutar en diversos aspectos a través de la colaboración.

14. La nota CAAF/3-WP/35 Revisión núm. 1 presentada por Estados Unidos con el patrocinio de Japón y la República de Corea incluye opiniones sobre la adopción de una visión mundial para los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación que faciliten y fomenten las inversiones del sector privado en estas tecnologías, el papel que desempeña la OACI para facilitar las inversiones, la necesidad de mancomunar esfuerzos en colaboración y compromiso para resolver los problemas mundiales del cambio climático, y el reconocimiento de la importancia de adherirse a las resoluciones de la Asamblea sobre la aviación y el clima, en las que se mantiene un cuidado equilibrio. La intensidad del carbono de las existencias mundiales de combustible se considera un parámetro útil para rastrear con precisión las emisiones de carbono e incluir todas las energías más limpias con el fin de medir el progreso de la industria.

15. La nota CAAF/3-WP/14 presentada por la CAFAC en nombre de sus 54 Estados miembros proporciona información sobre su iniciativa para acelerar el desarrollo, la producción y el uso de los SAF/LCAF en África, con cuatro objetivos principales, a saber: desarrollo y armonización de políticas, creación de capacidad, estudios/evaluaciones de factibilidad técnica y movilización de recursos y promoción. Expresa que la CAAF/3 debería adoptar un marco mundial con políticas equilibradas, que deberían posibilitarse las transferencias de tecnología hacia los Estados africanos y atraer la financiación necesaria para permitir a los Estados desarrollar, producir y poner en el mercado SAF/LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

16. La nota CAAF/3-WP/18 presentada por España en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil² y EUROCONTROL expresa que como parte del marco mundial la CAAF/3 debería fijar un objetivo mundial, colectivo, ambicioso y cuantificado para 2050 y una trayectoria para alcanzarlo que se exprese como porcentaje de reducción de emisiones por el uso de energías más limpias en la aviación. Además, invita a todas las regiones y Estados de la OACI a definir sus políticas y medidas basándose en la guía práctica para la elaboración de políticas y en las orientaciones correspondientes de la OACI.

17. La nota CAAF/3-WP/19 presentada por España en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL expresa la importancia de la notificación oportuna de los planes de acción estatales, que podrían ayudar a la OACI en el monitoreo para la consecución del LTAG, y de avanzar en el marco de sostenibilidad del sector en materia de combustibles. También se manifiesta a favor de incluir en el marco mundial los resultados del trabajo técnico del CAEP sobre los parámetros a utilizar en las metodologías de contabilización y notificación de combustibles, así como el apoyo a la labor futura sobre posibles nuevas metodologías de contabilización de combustibles.

¹ 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.

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

18. La nota CAAF/3-WP/30 Revisión núm. 1 presentada por los miembros de la Coalición Internacional para la Acción Climática de la Aviación Internacional (IACAC)³ apoya una visión mundial cuantificada ambiciosa para el desarrollo y puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias alineada con el LTAG. Agrega que la visión cuantificada debe tener una trayectoria viable con hitos, debe ser colectiva, ambiciosa y no imponer obligaciones a ningún Estado o región en particular, debe favorecer parámetros expresados como porcentaje de reducción de emisiones de CO₂ por uso de energías más limpias o como masa media de intensidad de carbono del combustible, y que deberían recolectarse fondos voluntarios para la creación de capacidad y el lanzamiento de la iniciativa de polo de inversión Finvest de la OACI.

19. La nota CAAF/3-WP/23 presentada por el Grupo de Acción de Transporte Aéreo (ATAG), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) explica que un enfoque equilibrado y mundialmente armonizado de elaboración de políticas puede ayudar a evitar las distorsiones del mercado y las fugas de carbono. También se refiere a una política que busque la armonización entre todos Estados e industria, que sea estable y predecible, tecnológicamente neutra y agnóstica frente a las materias primas, que dé prioridad a los parámetros de sostenibilidad mundialmente reconocidos, que facilite la certificación de las cadenas de suministro de energías más limpias, que ser acumulable, y que garantice mecanismos para medir la reducción de las emisiones. Se destaca además la importancia de un marco mundial y sólido de contabilización de energías más limpias.

20. La nota CAAF/3-WP/34 presentada por ATAG, ACI, CANSO, IATA, IBAC y ICCAIA reseña el estado actual de la industria de SAF y las perspectivas de oferta y demanda para los próximos años, y aporta puntos de vista sobre un marco mundial para seguir favoreciendo el desarrollo, la inversión y la producción de SAF a escala mundial más allá de los niveles actualmente previstos; agrega que el marco mundial debe examinarse periódicamente, incluido el nivel de ambición de la visión de la OACI y los elementos relativos a la implementación, con la expectativa de que se convoque la CAAF/4 antes del 43° período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2028.

21. La nota CAAF/3-WP/36 presentada por la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) proporciona puntos de vista sobre la adopción de una visión para la CAAF/3 que: dé prioridad a la integridad medioambiental y social, exprese objetivos ambiciosos utilizando parámetros centrados principalmente en la intensidad de carbono de los combustibles alternativos en términos del ciclo de vida, e incluya disposiciones para evitar la doble reclamación de reducciones de emisiones. La nota también destaca la necesidad de que los combustibles de reactor alternativos aporten beneficios para la salud pública reduciendo su contenido aromático y por ende las emisiones de materia particulada no volátil.

22. El presidente reconoce las aportaciones de las siguientes notas de información a la conferencia: CAAF/3-IP 1, 2, 3, 4 y 6 presentadas por la Secretaría, y las notas CAAF/3-IP/7 presentada por ICCAIA, CAAF/3-IP/8 presentada por Noruega, CAAF/3-IP/9 presentada por Omán, CAAF/3-IP/10 presentada por IACAC y CAAF/3-IP/11 presentada por China.

23. Durante las siguientes intervenciones, se observa una convergencia en torno al elemento constitutivo 1 – *Políticas y planificación* sobre la necesidad de que todos los Estados desarrollen y pongan en práctica políticas que se adecuen a sus circunstancias, el importante papel que desempeñan los planes de acción estatales y que un marco mundial debería dar la oportunidad de tender hacia la descentralización de la producción de energías más limpias para la aviación en todos los Estados y las regiones. Asimismo, se subraya la necesidad de que estas políticas sean tecnológicamente neutrales y mantengan una actitud agnóstica frente a las materias primas.

³ Alemania, Austria, Canadá, Chequia, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Finlandia, Grecia, Italia, Japón, Kenya, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República de Corea, República Dominicana, Suecia, Suiza, Trinidad y Tabago y la Unión Europea.

24. Varias opiniones se centran también en una posible visión, incluido el apoyo a la posible cuantificación de una visión mundial ambiciosa y colectiva, con parámetros de medición y plazos adecuados (a corto y largo plazo), como parte de la señal que debe transmitir el marco mundial para inducir la demanda, activar la oferta y atraer inversiones adicionales. Se insiste una vez más en que la visión debería ser realista, colectiva y coherente con la naturaleza ambiciosa del LTAG, sin obligaciones específicas para ningún Estado en particular.

25. Igualmente, se expresan algunas preocupaciones sobre esa posible cuantificación de la visión en cuanto a su coherencia con los criterios que sigue el LTAG, el grado de madurez del trabajo analítico y las posibles repercusiones negativas sobre el crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo. Hay quienes expresan que la visión y sus ambiciones deben equilibrarse con los demás componentes del marco mundial, incluida la prestación de apoyo a la implementación y financiación.

26. En relación con la consideración del elemento constitutivo 2 – *Marco reglamentario*, hay convergencia de opiniones a favor de mantener el marco existente del CORSIA y sus criterios de sostenibilidad, sus sistemas de certificación de la sostenibilidad y sus evaluaciones de las emisiones de todo el ciclo de vida como base sólida y permanente para la admisibilidad de energías más limpias para la aviación. Se destaca la necesidad de aumentar el número de mecanismos de certificación de la sostenibilidad y de acelerar el análisis y la aprobación de las emisiones de todo el ciclo de vida de las nuevas fuentes y vías de producción de combustibles, teniendo debidamente en cuenta la seguridad.

27. Se expresan diversas opiniones sobre el papel de la OACI en una metodología de contabilización armonizada del uso de energías más limpias en la aviación y la reclamación de beneficios medioambientales. Se observa una convergencia general de opiniones sobre la necesidad de emprender un nuevo estudio para comprender mejor los sistemas de contabilización del combustible a fin de poder considerar el posible papel de la OACI.