



CLAC/GEPEJTA/46V-NE/03  
**CORRIGENDUM**  
27/04/21

**CUADRAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/46V)**

(Reunión virtual, 28 de abril de 2021)

**Cuestión 1 del**

**Orden del día: Prioridades de la CLAC en materia de medio ambiente y cambio climático**  
(Nota de estudio presentada por Guatemala, Brasil y la IATA)

**Antecedentes**

1. De acuerdo con el Convenio sobre Biodiversidad Biológica de las Naciones Unidas (2016) “la región de América Latina y el Caribe (ALC) alberga una rica diversidad biológica: en ella se encuentra alrededor del 60% de la vida terrestre del planeta, junto a una diversa flora y fauna marina y de agua dulce. Los biomas de la región van desde humedales y ecosistemas costeros a desiertos, bosques tropicales, y hábitats andinos.

2. Los bosques montañosos y páramos de los Andes albergan una amplia gama de especies endémicas, en el Caribe y Centro América, se encuentra el segundo sistema arrecifal más grande del mundo. Una serie de factores ambientales potencian esta diversidad regional, entre ellos su compleja historia evolutiva y su geografía, geología y clima altamente variables. Lo anterior refleja la importancia de desarrollar esfuerzos por parte de todos los sectores de la economía, incluyendo la aviación para la protección y mejoramiento del medio ambiente y poder hacer frente a los efectos del cambio climático para evitar la degradación de la biodiversidad existente en esta parte del planeta.

**Análisis**

3. La CLAC ha acompañado a los Estados miembros en la promoción de iniciativas en cumplimiento tanto de las normas y métodos recomendados de la OACI, como de las resoluciones que cada tres años se actualizan en el marco del periodo de sesiones de la Asamblea, principalmente en materia de ruido, calidad del aire local, planificación y gestión aeroportuaria, presentación voluntaria de planes de acción para la reducción de emisiones y la implementación del plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSA).

4. Para el efecto, merece la pena ponderar el *Buddy Partnerships*, iniciativa en el marco de la ACT CORSA de la OACI (*Assistance, Capacity Building and Training*), para acompañar la implementación de este mecanismo en Latinoamérica, el cual además ha contado con la valiosa

colaboración de los Estados de: España, Italia, Canadá y Estados Unidos, así como de los organismos: AESA, SENASA, COCESNA y CASSOS. Asimismo, debe ponderarse el importante trabajo que Brasil ha realizado como Estado donador en esta iniciativa, efectuando el fortalecimiento de capacidades y acompañamiento a 7 países en la implementación de este plan.

5. En lo correspondiente al trabajo de la Macrotarea de Medio Ambiente de la CLAC, encargada al Estado de Guatemala, se ha propuesto de manera conjunta con Brasil y la IATA, como representante de los operadores aéreos, enfocar el trabajo que se desarrolle en este bienio (2021 - 2022) en las siguientes temáticas:

- **Estado de Implementación del CORSIA en la región y actividades futuras:** A la fecha, los Estados miembros de la CLAC – Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México y República Dominicana, han mostrado su interés en participar desde la fase piloto en el CORSIA, sin embargo, los otros Estados también han mantenido una acción proactiva en la línea de tiempo del referido mecanismo.

En este apartado debe hacerse notar la alta preocupación generada por la crisis sanitaria mundial del COVID-19 y su impacto sin precedentes en la aviación internacional, lo cual requiere que se inicie una discusión en el grupo de especialistas de la CLAC sobre la importancia de ajustar permanentemente la línea base del CORSIA en línea con la decisión tomada por el Consejo de la OACI en su sesión 220, que define la necesidad de considerar “que no se tomen las emisiones reales de 2020 con el fin de salvaguardar las características de diseño del CORSIA”. Todo ello sin poner en riesgo el cumplimiento de los objetivos ambientales ni la sostenibilidad económica del sector.

- **Potencial de la región latinoamericana en el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación (SAF):** Superadas las discusiones sobre el origen de la biomasa, de primera, segunda o tercera generación, para la producción de Bicomcombustibles y siendo esta una de las medidas vitales para la reducción de emisiones, es importante potenciar lo que Estados como Brasil, México, Argentina, Colombia y República Dominicana han realizado al respecto, así como proponer algunas otras líneas de acción, que ponga en primer plano esta solución para mitigar las emisiones del sector.

En este sentido es importante que por medio de las instancias que corresponden, la CLAC exhorte a la OACI en aumentar su impulso en cuanto a la elaboración de una normativa marco que estimule a los diferentes Estados y sectores asociados al desarrollo de los combustibles sostenibles de aviación, ya que si bien es cierto la OACI ha establecido una Visión para el impulso de los SAF al 2050, a la fecha no se ha establecido una línea de trabajo que en el tiempo permita alcanzar esa visión.

- **Desafíos del mercado de unidades de emisión en la región latinoamericana:** A la fecha, del total de proyectos registrados en los Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL), menos del 12% corresponden a Latinoamérica y estos no se encuentran dentro del sector aéreo. En este sentido es necesario estimular el diseño de mecanismos para que las inversiones en infraestructuras o proyectos de tecnología que se realizan en la región, en los cuales se determine la reducción de emisiones, puedan ser incorporados en el cumplimiento de las métricas de reducción y/o compensación del sector aéreo como tal.

- **Acompañamiento de los estudios sobre la viabilidad de un objetivo aspiracional de largo plazo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> para la aviación civil internacional de la OACI (LTAG):** actualmente se está llevando a cabo un estudio sobre la viabilidad de implementar un objetivo aspiracional a largo plazo para las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional (LTAG), y se espera que los resultados sean presentados a la Asamblea de 2022. Los Estados deben mantenerse informados y realizar el seguimiento respectivo sobre los resultados de estos estudios para las discusiones en la próxima Asamblea de la OACI.

6. Las temáticas presentadas con anterioridad representan un desafío, principalmente para potenciar los beneficios que cada una de estas materias tiene para Latinoamérica; así como promover el resguardo, protección y uso eficiente de los recursos naturales de nuestra región.

### **Conclusión**

7. A la fecha mediante la CLAC se han impulsado diferentes iniciativas en materia ambiental, principalmente para apoyar el cumplimiento de los SARP's y de las resoluciones que se han generado en los diferentes periodos de sesiones de la Asamblea de la OACI.

8. Se presenta al GEPEJTA la propuesta de enfocar el trabajo de la Macrotarea Ambiental de la CLAC en los temas siguientes: 1. Estado de Implementación del CORSIA en la región y actividades futuras, incluyendo discusiones sobre potenciales ajustes a este plan, 2. Potencial de la región latinoamericana en el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación (SAF), 3. Desafíos del mercado de unidades de emisión en la región latinoamericana; 4. Seguimiento al estudio de viabilidad de objetivos aspiracionales de reducción de CO<sub>2</sub> de largo plazo (LTAG); ya que se considera que estos temas son los que deben priorizarse y promoverse acciones concretas para tener un beneficio en la región latinoamericana.

### **Medidas propuestas**

9. Se invita al Grupo de Expertos a:
- a. Tomar nota de la información presentada.
  - b. Intercambiar criterios y opiniones.
  - c. Aprobar la priorización de temas de trabajo de la Macrotarea de Medio Ambiente para el presente bienio (2021 – 2022).