

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/38-NE/13
29/05/17

**TRIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/38)**

(Isla de Flores, Guatemala, 31 de mayo al 2 de junio 2017)

**Cuestión 4 del
Orden del día:**

Medio Ambiente

**Cuestión 4.2 del
Orden del día:**

**Visión latinoamericana para el desarrollo sostenible de combustibles
alternativos para la aviación**

(Nota de estudio presentada por Guatemala y Brasil)

Antecedentes

1. La temática de combustibles alternativos sostenibles para la aviación fue ampliamente discutida en el 39º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. El Consejo de la OACI presentó mediante la nota de estudio A39-WP/56 – EX/33¹, los importantes avances que se han obtenido a través del diálogo y el intercambio de información con los Estados en el Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF) y el establecimiento de un equipo especial para esta temática en el CAEP.

2. Sin embargo, en el desarrollo de la Asamblea se visualizó la carencia de una Visión Mundial sobre el desarrollo y despliegue de combustibles alternativos para la aviación, lo cual fue manifestado por los Estados de México, Indonesia y Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y la Conferencia Europea de Aviación Civil, a través de las notas de estudio A39-WP/455 – EX/173², A39-WP/212 – EX/82³ y A39-WP/91 – EX /42⁴ respectivamente.

3. En el caso de la nota presentada por Indonesia, se resaltaba la necesidad de orientaciones políticas para la promoción de biocombustibles, por lo que en la misma solicitaba a la Asamblea apoyar el desarrollo de orientaciones políticas de la OACI en esta temática y alentar a los Estados miembros a incluir el sector de la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y/o en sus objetivos en materia de transporte.

¹ https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_056_es.pdf

² https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_455_es.pdf

³ https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_212_rev1_es.pdf

⁴ https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_091_es.pdf

4. Asimismo, Eslovaquia en la nota de estudio resaltó la necesidad de políticas específicas para esta temática ya que “*sin políticas concretas, por el momento, sigue siendo poco probable que los combustibles alternativos sostenibles vayan a desempeñar un rol importante en el futuro cercano*”. En ese sentido alentó a los Estados a elaborar mecanismos para incentivar la disponibilidad de dichos combustibles de modo que haya volúmenes suficientes disponibles en el mediano plazo y a más largo plazo.

5. Por su parte el Estado de México, presentó casos exitosos a nivel mundial sobre el desarrollo de combustibles alternativos para la aviación (Conferencia Río+20, certificaciones, análisis de ciclo de vida, entre otros). Asimismo manifestó la contribución de la OACI y sus Estados miembros al objetivo de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, en el SDG7: “Garantizar el acceso a la energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos”.

6. En dicha nota de estudio el Estado de México, solicitó específicamente a la Asamblea lo siguiente:

- a. Reconocer la importancia de más desarrollo y despliegue de combustibles alternativos sostenibles como elemento clave de la canasta de medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- b. Reconocer el valor de definir un objetivo global para combustibles alternativos sostenibles como una manera de fomentar las acciones necesarias, y
- c. Alentar a todos los Estados miembros, la industria de la aviación y otras partes interesadas a participar en el seminario preparatorio de la OACI en Montreal del 8 al 9 de febrero de 2017 y la Conferencia de la OACI sobre combustibles alternativos de aviación que se celebrará en la ciudad de México del 18 al 20 de octubre de 2017, y que desarrollará la “visión de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación internacional (OACI VIAAF)”, mediante la cual se alentará a los Estados a tomar acciones adicionales a nivel nacional e internacional para el desarrollo y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

7. Como resultado de las discusiones en la Asamblea de la OACI, esta temática fue incorporada en la Resolución A39-2: *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático* y en la Resolución A39-3 *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (MBM)*.

Análisis

8. La resolución A39-2 nuevamente incorpora los combustibles alternativos sostenibles como uno de los elementos de la canasta de medidas de la OACI para la reducción de emisiones provenientes de la aviación, tal como se presenta a continuación:

18. *Pide* a los Estados que:

- f) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía nuevas y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles alternativos sostenibles, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- g) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, incluidos los combustibles alternativos sostenibles;
- h) consideren medidas en pro de la investigación y el desarrollo, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
- i) reconozcan los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles alternativos en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida y

contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y

- j) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, velen, a escala nacional, por la sostenibilidad de su producción y trabajen juntos por intermedio de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes para intercambiar información y mejores prácticas, incluida la armonización respecto a los criterios de sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación;

19. *Pide* al Consejo que:

- j) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- k) siga ofreciendo una visión global de su futuro uso en reactores y dar cuenta de los cambios experimentados en las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de las metas mundiales a las que se aspira;
- l) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles alternativos sostenibles de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- m) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable;
- n) determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación

9. Asimismo la resolución A39-3 resalta la utilización de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación como parte de la canasta de medidas de la OACI, específicamente en los siguientes párrafos.

6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles alternativos sostenibles, de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

10. Puede observarse que en ambas resoluciones existen lineamientos que deben de seguirse para impulsar el desarrollo de los combustibles alternativos a nivel general, instando principalmente a los Estados a continuar promoviendo iniciativas en esta temática, ya que representa una reducción significativa de emisiones.

11. Como medida preparatoria al desarrollo de la “Visión de la OACI” en esta temática, la OACI convocó al Seminario sobre Combustibles Alternativos, la cual se realizó entre el 8 y 9 de febrero en Montreal; contando con la participación de los Estados miembros, organismos internacionales, industria, academia y sector de la sociedad civil. Uno de los resultados destacados de este seminario fue que a lo largo de su desarrollo los expositores y participantes proporcionaron su visión sobre esta temática y las necesidades para convertir esa visión en realidades⁵.

12. Tomando en cuenta los importantes avances de los Estados de México, Argentina, Brasil, Colombia, República Dominicana, entre otros, es muy importante la participación de la región en la

⁵

https://www.icao.int/Meetings/altfuels17/Documents/Closing_Alt%20Fuels%20Seminar_D%20ATB_9%20Feb%202017.%20ver%203.pdf

Conferencia de la OACI sobre esta temática que se realizará en el mes de octubre, ya que representa la oportunidad para dar a conocer las iniciativas que la región está impulsando, así como presentar de una manera consensuada una “visión latinoamericana” respecto de los combustibles alternativos.

13. La participación activa y propositiva de la región en dicha Conferencia es igualmente importante para que se establezcan los principios y las directrices que orientarán los trabajos futuros del *Alternative Fuels Task Force* (AFTF) y del *Global Market-Based Task Force* (GMTF) en el ámbito del CAEP. Actualmente, estos dos grupos están trabajando conjuntamente para definir cómo los combustibles alternativos serían considerados en el cálculo de las obligaciones de compensación de emisiones de los operadores aéreos. Por la propuesta actualmente en discusión, el uso de combustibles alternativos sería reducido de las obligaciones totales de compensación de emisiones de los operadores aéreos.

14. Sin embargo, todavía están en discusión en el ámbito del AFTF la definición de aspectos técnicos importantes de admisibilidad de los tipos de combustibles alternativos que serán aceptados en el CORSIA. Estos aspectos técnicos incluyen cuestiones como ciclo de vida de las emisiones (*Life Cycle Emissions from Alternative Fuels – LCA*), así como criterios de sustentabilidad económica, social y ambiental.

15. Las propuestas que serán presentadas en el AFTF y el GMTF deben garantizar que los tipos de combustibles alternativos que serán utilizados por la aviación sean más eficientes desde el punto de vista ambiental. Igualmente importante es que estos criterios de sustentabilidad sean coherentes con lo que los foros internacionales ya hayan definido, particularmente en el ámbito de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, para que no sean creadas barreras técnicas desnecesarias al uso de los combustibles alternativos o metodologías que privilegien la producción de regiones específicas.

Conclusiones

16. El desarrollo y despliegue de combustibles alternativos para la aviación ha tomado gran relevancia a nivel mundial, lo cual fue manifestado en el pasado periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. Sin embargo, es necesario que la OACI establezca una visión, políticas y estrategias que permitan a los Estados miembros “caminar” de manera conjunta en su desarrollo.

17. La Conferencia de la OACI que se realizará en México, representa una valiosa oportunidad para los Estados miembros de la CLAC, por un lado para presentar las iniciativas que se han impulsado en la investigación y desarrollo de combustibles alternativos; y por otra para consensuar una “visión latinoamericana” en esta temática la cual tome en cuenta las características y desafíos propios de la región, así como la estrategia contenida en la Resolución A21-07 de la CLAC.

18. En ese sentido se insta que a través del Grupo “*Adhoc*” de Medio Ambiente se elabore un documento de trabajo para presentar en dicha Conferencia; por lo que se solicita una reunión de este grupo previo al GEPEJTA/39.

Medida Propuesta

19. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la presente información y emitir los comentarios que estimen pertinentes de lo solicitado en el párrafo 18.