



CLAC/CE/97-NE/04
05/12/21

XCVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO
(Bogotá, Colombia, 5 de diciembre de 2021)

Cuestión 2 del
Orden del Día: Medio Ambiente

Presentación de Guatemala Macrotarea Medio Ambiente

1. Presentación de la Macrotarea. Adjunto se acompaña la presentación referida sobre Medio Ambiente.

Medidas propuestas

2. Tomar nota de la información presentada.



CLAC/CE/97-NE/04
ADJUNTO
05/12/21

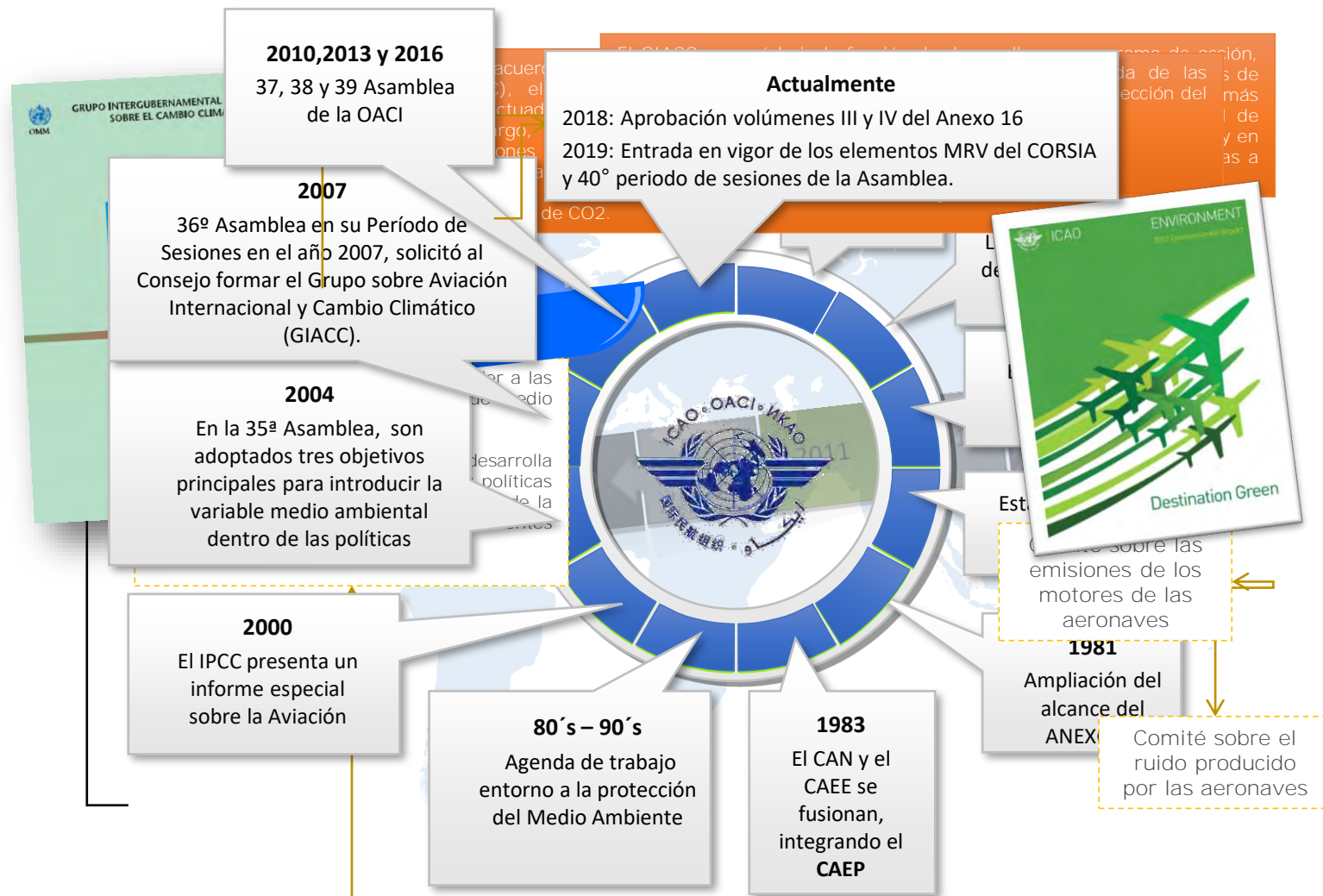
XCVII Reunión del Comité Ejecutivo Ampliado de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC.

Macrotarea de Medio Ambiente
Estado de Guatemala

Bogotá, Colombia diciembre de 2021



Aviación, Medio Ambiente y Cambio Climático





La aviación el medio ambiente y el cambio climático

- 1. Licencias al Personal.
- 2. Reglamento del aire.
- 3. Servicios meteorológicos para la navegación internacional.
- 4. Cartas aeronáuticas.
- 5. Unidades de medida.
- 6. Operación de aeronaves.
- 7. Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves.
- 8. Aeronavegabilidad.
- 9. Facilitación.
- 10. Telecomunicaciones aeronáuticas.
- 11. Servicios de tránsito aéreo.
- 12. Búsqueda y salvamento.
- 13. Investigación de accidentes e incidentes en la aviación.
- 14. Aeródromos.
- 15. Servicios de información aeronáutica.
- 16. Protección del medio ambiente.
- 17. Seguridad: protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- 18. Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas contra los actos de interferencia ilícita.
- 19. Gestión de la seguridad operacional.

Normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)



Normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Volumen I: Ruido de las aeronaves.

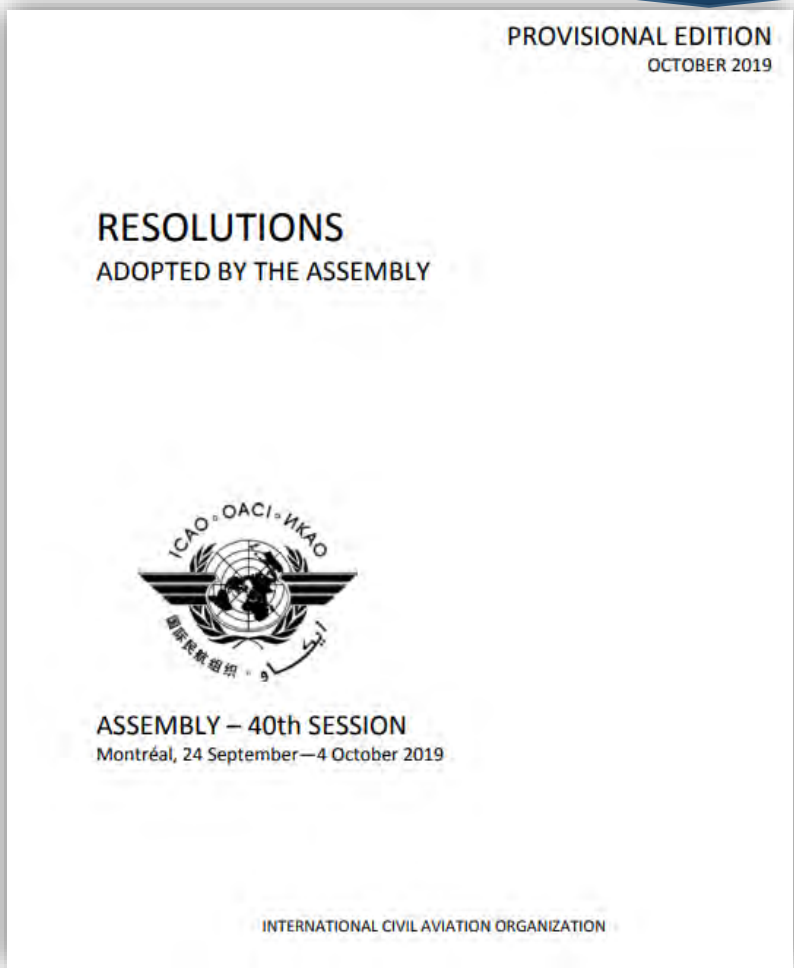
Volumen II: Emisiones de los motores de las aeronaves.

Volumen III: Emisiones de CO₂ de los aviones.

Volumen IV: Plan de compensación y reducción de emisiones para la aviación internacional (CORSIA)



Resoluciones ambientales vigentes a partir del 40º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI



Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente



Metas globales en materia de cambio climático

METAS DE LA OACI A LAS QUE SE ASPIRA

La OACI ha acordado dos metas a las que se aspira para el sector de la aviación internacional:

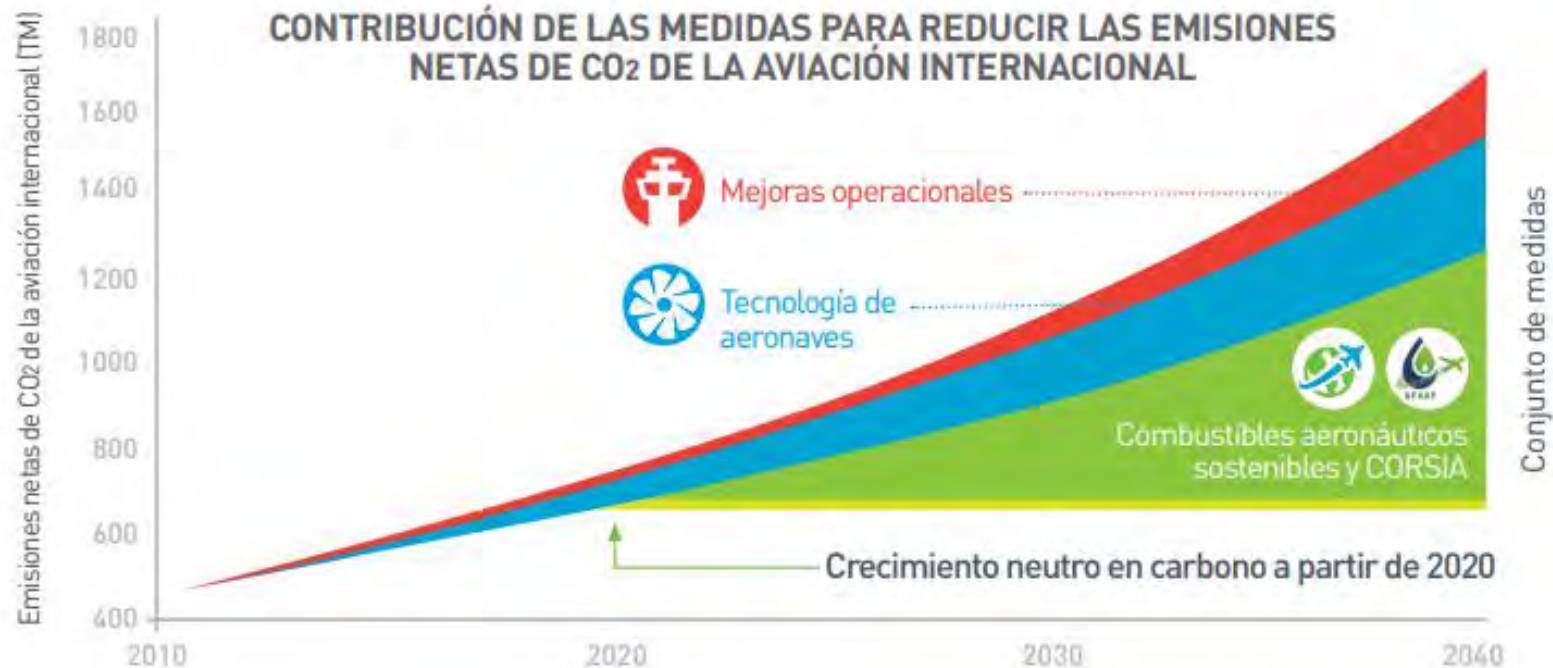
- Mejora del 2% anual del rendimiento del combustible hasta 2050
- Crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 (CNG 2020)

La OACI también estudia una meta a largo plazo.

CONJUNTO DE MEDIDAS DE LA OACI

La OACI ha identificado las siguientes esferas que pueden contribuir a la consecución de las metas mundiales a las que se aspira:

- Tecnología y normas relativas a las aeronaves
- Perfeccionamiento de la gestión del tránsito aéreo y mejoras operacionales
- Desarrollo y utilización de combustibles aeronáuticos sostenibles
- CORSIA





CORSIA



ENFOQUE BASADO EN RUTAS DEL CORSIA





A manera de Antecedentes

Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), Artículo 4.1 c)

Todas las Partes, teniendo en cuenta sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y el carácter específico de sus prioridades nacionales y regionales de desarrollo, de sus objetivos y de sus circunstancias, deberán:

Promover y apoyar con su cooperación el desarrollo, la aplicación y la difusión, incluida la transferencia, de tecnologías, prácticas y procesos que controlen, reduzcan o prevengan las emisiones antropógenas de gases de efecto invernadero en todos los sectores pertinentes, entre ellos la energía, el transporte, la industria, la agricultura, la silvicultura y la gestión de desechos;





A manera de Antecedentes

Protocolo de Kioto, Artículo 2.2

Las Partes incluidas en el anexo I procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, respectivamente.





A manera de Antecedentes



We make it fly

AIRBUS

INICIO

SECCIONES ▾

OPINIÓN

INFOGRAFÍAS

VIDEOS



OACI aprueba CORSIA, esquema para combatir emisiones de CO2



OACI

LA AVIACIÓN UNIDA

ORGANISMO ESPECIALIZADO DE LAS NACIONES UNIDAS

Búsqueda...

Acerca de la OACI

Prioridades mundiales

Reuniones y eventos

Recursos de información

Carreras

Suscrib

OACI / Sala de prensa OACI / En curso la implantación del CORSIA

Comunicados de prensa

Discursos

Redes sociales

Publicaciones

Revista OACI

Revista TRIP

Informe sobre instrucción

Suscripción

Acreditación de los medios de información

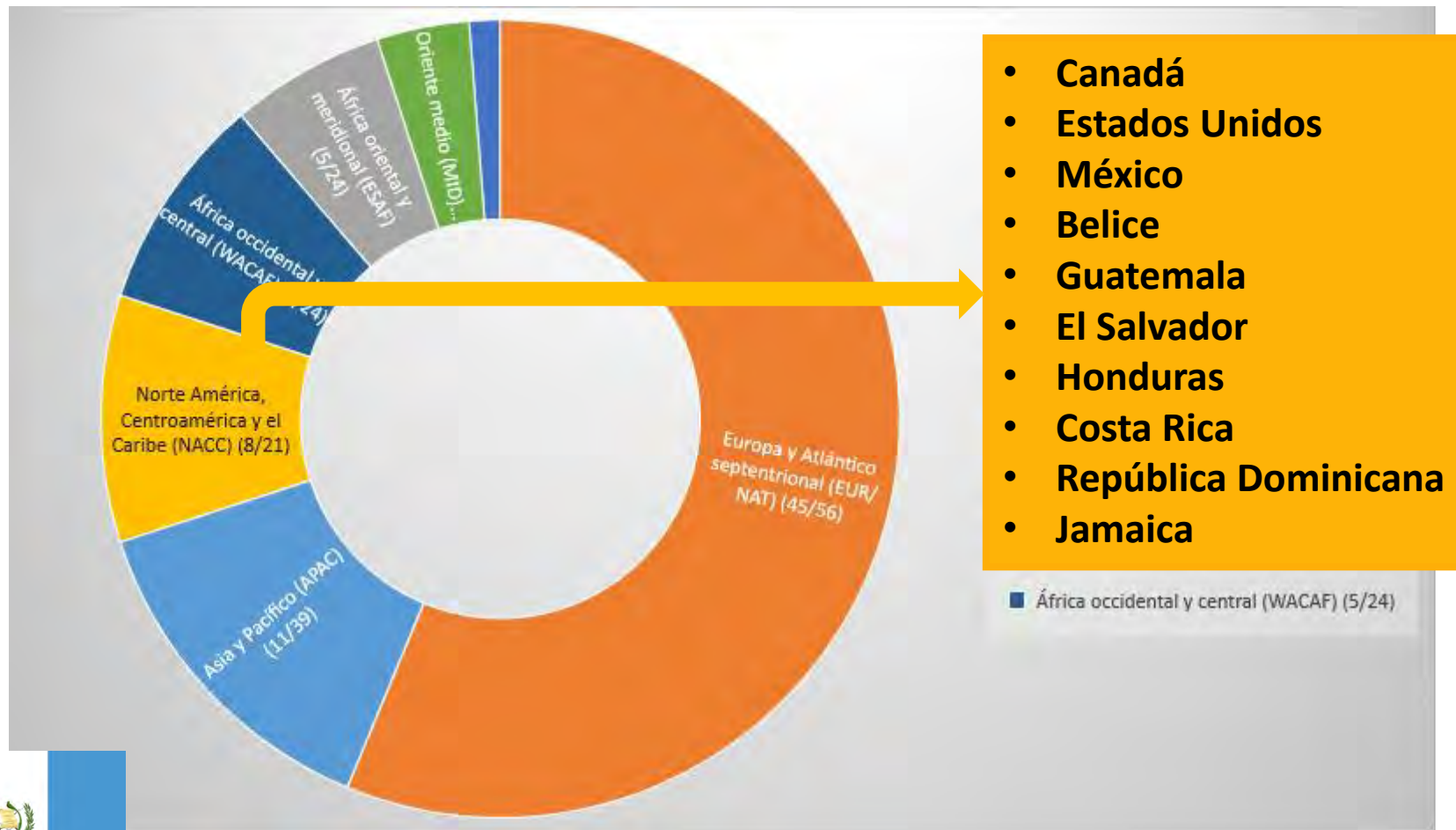
Contáctenos

En curso la implantación del CORSIA





Participación de la región latinoamericana en la fase voluntaria del CORSIA



- **Canadá**
- **Estados Unidos**
- **México**
- **Belice**
- **Guatemala**
- **El Salvador**
- **Honduras**
- **Costa Rica**
- **República Dominicana**
- **Jamaica**

■ África occidental y central (WACAF) (5/24)





26° Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2021

En el año 1994, entró en vigor el tratado, la ONU reúne cada año a los países del planeta en Conferencia sobre el cambio climático o "COP" (Conferencia de las Partes).

Este año debería haber sido la 27ª cumbre anual, pero debido al COVID-19, la Conferencia se retrasó un año, de ahí que sea la COP26. Llamado el momento de la verdad para el planeta.





OACI/ Elementos de aviación en la COP26

RADIO CALL
N406MR

THIS HELICOPTER MUST BE OPERATED IN COMPLIANCE WITH THE OPERATING LIMITATIONS SPECIFIED IN THE APPROVED HELICOPTER FLIGHT MANUAL.
MINIMUM SOCKET WEIGHT 120 LBS.
SPECIFIC PASSENGER LOADING INSTRUCTIONS ARE LOCATED IN THE FLIGHT MANUAL.
ONLY ONE PASSENGER IS PERMITTED UNLESS THERE ARE TWO FULLY TRAINED PILOTS.
NO MORE THAN ONE SEAT IS OCCUPIED BY MORE THAN ONE PASSENGER.
NO PASSENGER IS PERMITTED UNLESS THERE IS ONE FULLY TRAINED PILOT.
PASSENGER SEATING FROM SIDE TO SIDE SHOULD BE BALANCED FOR ADDITIONAL DURING LIFT-OFF AND LANDING.



OACI

- Habilitó una página web sobre la conferencia de las partes con información e hipervínculos relacionados al evento.
- Presentó una declaración de los avances de OACI sobre aviación sostenible y una sumisión de sus planes de acción y su estrategia respecto al objetivo de emisiones cero para 2050.
- El presidente y el secretario general de la OACI brindaron un mensaje en dos eventos a través de un video, mencionando los avances de la OACI en aviación sostenible.
- OACI envió un video para resaltar sus actividades y progreso en la reducción de emisiones.
- Tienen 2 publicaciones anteriores a la COP26 relacionadas: “La transición verde de la aviación: Trazando un camino hacia un futuro sostenible de vuelo” y “La innovación impulsando la aviación sostenible”.





Tabla conferencias COP26

Nombre	Organizador	Hipervínculo
Inspiring a Green Flying Future	OACI	https://youtu.be/itRA-CXLQPU
Nordic Sustainable Aviation - Skymiles ahead?	Nordic Energy Research and Nordic Innovation	https://youtu.be/dyHSvA3kVKM
Sustainable aviation fuel: From ambition to action	WEF Clean Skies for Tomorrow, RMI, Climate Champions	https://vimeo.com/showcase/8982541/video/644277581
Delivering Jet Zero	UK Department for Transport (DfT) / Sustainable Aviation	https://youtu.be/bWdKLA6gRsU
Sustainable Connectivity? Meet the Net Zero airport of the future - today	ACI World & ACI Europe	https://unfccc-cop26.streamworld.de/webcast/aci-world-aci-europe-sustainable-connectivity-meet
Zero Carbon Transitions: Ambitions and Actions in the Transport Sector	MPGCA Transport Thematic Group and the High-level Champions Team	https://unfccc-cop26.streamworld.de/webcast/mgca-transport-action-event-zero-carbon-transition
International Aviation Climate Ambition Coalition	UK Department for Transport (DfT) / Sustainable Aviation	https://unfccc-cop26.streamworld.de/webcast/presidency-event-international-aviation-climate-am
Flightpath to Net Zero	ATAG-Rolls Royce:	https://unfccc-cop26.streamworld.de/webcast/atag-rolls-royce-flightpath-to-net-zero
New Fuels for a Better Aviation	EU	https://www.youtube.com/watch?v=KRO2Pi6WBZ8
Decarbonising Aviation: Views from civil society and industry	EU	https://www.youtube.com/watch?v=ONaBcwfBI9E



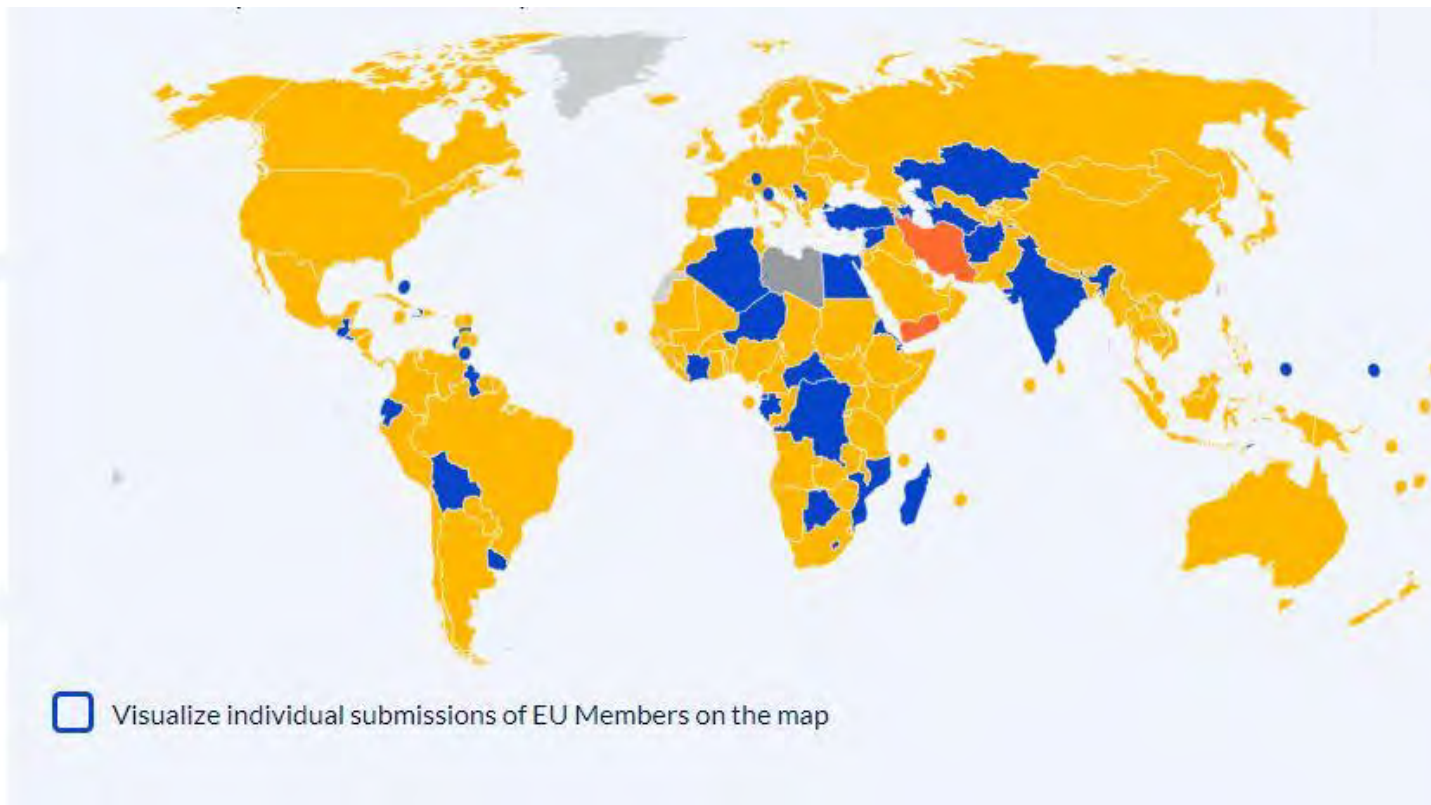
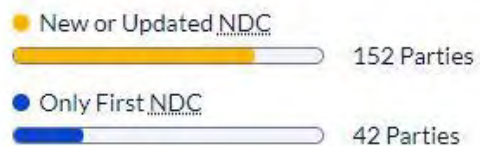
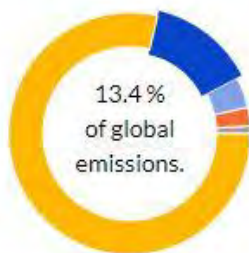


Estados



NDCs Presentados

152 Parties have submitted their new or updated NDC, representing 151 countries





Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC's) Latinoamérica



- NDC Nueva o actualizada
- NDC Inicial



Objetivos Climáticos Estado del proceso de actualización NDCs



CLIMATE TARGETS Status of the NDC update process





- 124** Countries have **submitted** new NDC targets (123 countries plus the EU27)
 - 22** Countries we analyse have submitted **stronger NDC targets** (21 countries plus the EU27)
 - 12** Countries we analyse **did not increase ambition**
 - 90** Countries we **do not analyse** submitted new NDC targets
- 2** Countries have **proposed** new NDC targets
 - 2** Countries we analyse have proposed **stronger NDC targets**
 - 0** Countries we analyse stated it **will not propose more ambitious targets**
 - 0** Countries we **do not analyse** proposed new NDC targets
- 41** Countries have not updated targets

90.8% GLOBAL EMISSIONS COVERED BY NEW NDC SUBMISSIONS

71.0% GLOBAL POPULATION COVERED BY NEW NDC SUBMISSIONS



Como Estamos En Latinoamérica

-  Objetivos NDCs más fuertes
-  Países sin incremento de ambición
-  Países con objetivos no analizados
-  Países sin actualización de objetivos





Pacto Climático Global de Glasgow





Acuerdo Compromiso Global de Metano



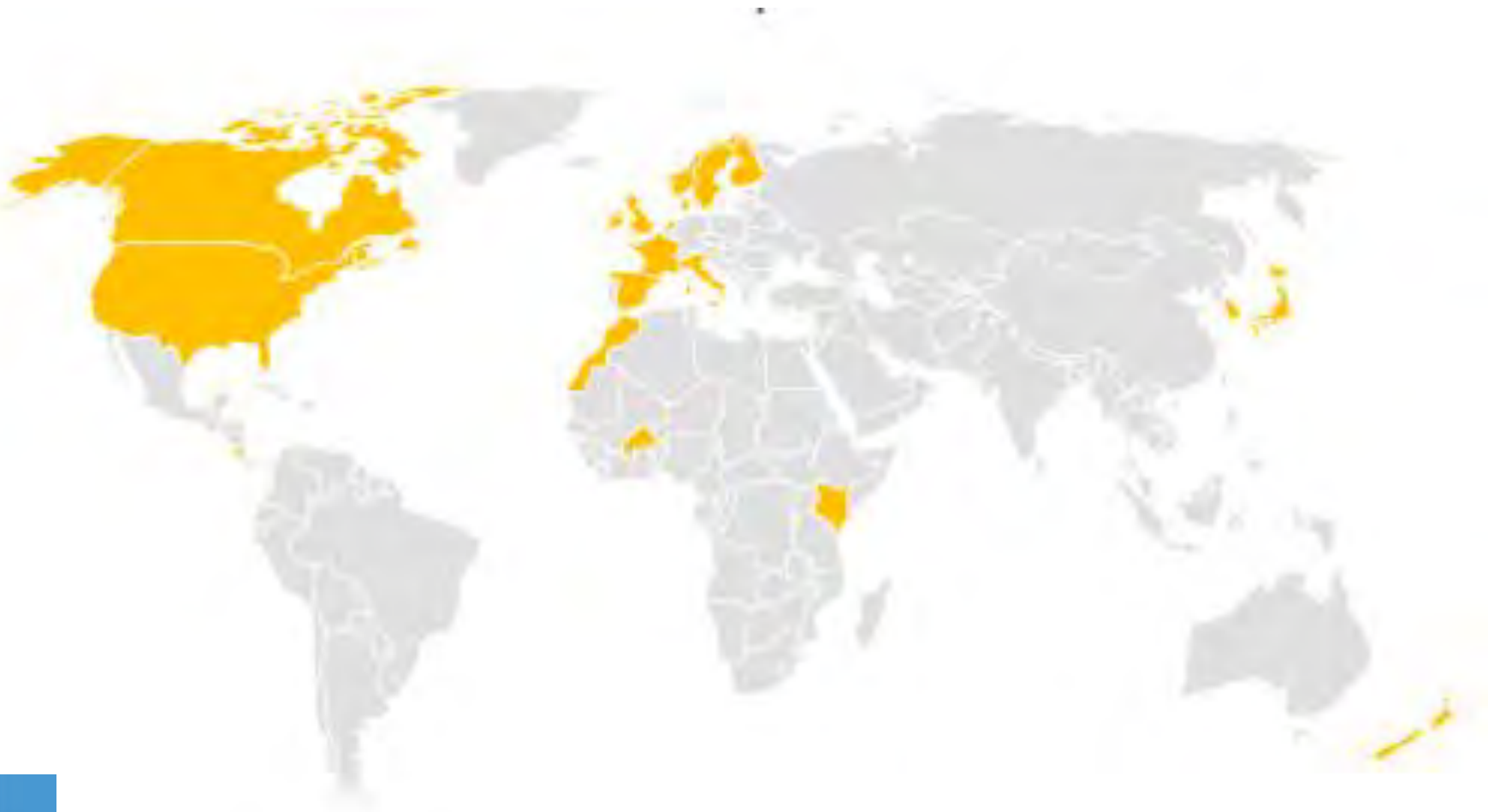


Declaración sobre Bosques y uso de la tierra





Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación

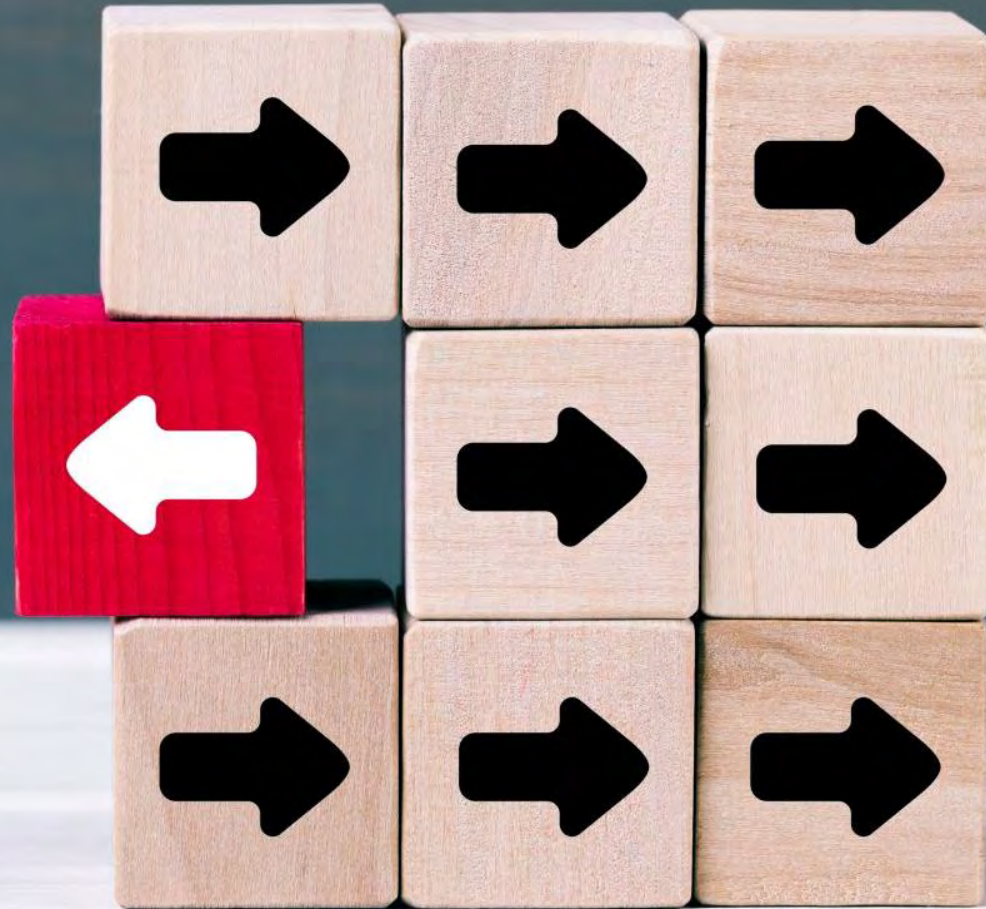




Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación



Bloques de negociación





AILAC

- Solicita 100 mil millones de dólares para acción climática. Los países integrantes de AILAC (Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay and Perú) invocaron a que se cumplan los compromisos de los países desarrollados en materia de financiación.
- Solicita que en la COP26 se ejerza un compromiso global en el cual se responda a la crisis climática y los países más contaminantes fijen metas puntuales para la protección del cambio climático.
- Se solicita que los países que no presentaron sus contribuciones a favor del ambiente. Se propongan metas ambiciosas y las ejecuten en concordancia con los informes de la ciencia.





G20

Las naciones del G20 son responsables del 80% de las emisiones de gas de efecto invernadero, llegaron a un tímido acuerdo en la cumbre de Roma

- Se comprometieron a limitar el calentamiento del planeta a 1.5°C y reducir el uso del carbón, sin fijar una fecha para la neutralidad, entre 2050 y 2060.
- También reafirmaron el compromiso, de movilizar 100.000 millones de dólares para la adaptación al cambio climático en los países en desarrollo.
- Prometieron dejar de financiar la construcción de nuevas centrales térmicas de carbón en el extranjero, aunque sin precisar ninguna medida a nivel nacional.



En conjunto, sus miembros representan el 85% del producto bruto global, dos tercios de la población mundial y el 75% del comercio internacional.





Unión Europea y Reino Unido

- Han asumido liderazgo global en la lucha climática, en una carrera energética por sostenibilidad y la energía renovable esperando ganar competitividad internacional.
- La UE se ha fijado la meta de reducir sus emisiones en 55% para 2030 respecto a 1990, y alcanzar la neutralidad climática. Europa, está diseñando la legislación para cumplir esos objetivos.
- Apremia al resto de la comunidad internacional a que muestre más ambición climática y solidaridad financiera.





G77 y China

- Como el informe revela una enorme brecha de ambición, la necesidad de programas nacionales más contundentes para 2030 con planes de implementación concretos. Señalando que el informe indica que habrá un aumento del 13% de las emisiones, en lugar de reducir el 45% necesario para frenar el calentamiento global.

Los Estados miembros del G-77 - Presidentes y delegados del bloque se reunirán en Santa Cruz, Bolivia





G77 y China

Delegado de Guinea manifestó en representación del grupo:

- La frustración generada por el capítulo de pérdidas y daños por ser inconcreto, y la apatía de discutir la financiación.
- Antigua y Barbuda, (en nombre de la Alianza de Pequeños Estados Insulares) mencionó el incumplimiento de los países desarrollados en financiación. Y la incertidumbre al respecto para el tema de adaptación. Pidió ambición en alusión a la enorme brecha entre los discursos públicos, las negociaciones y la implementación de planes.





Países en Desarrollo

- En general los países en desarrollo delegan la responsabilidad a los países que más emisiones han producido hasta ahora y piden justicia por los daños.
- **Demandan financiación por parte de los países más desarrollados para que los objetivos planteados se puedan cumplir**
- En varios casos no han producido planes concretos y programas en los que se detalle como se utilizará ese crédito para avanzar en la transición hacia cero emisiones





Países en Desarrollo

- Muy pocos muestran iniciativa en la realización de acciones para alcanzar los objetivos que se han propuesto, bajo el argumento que sus emisiones son ´pequeñas en comparación a los países más industrializados.
- No obstante, son estos los países que tiene la mayor cantidad de población en riesgo de los impactos que tenga el cambio climático.





Conclusiones Generales y Acuerdos

Avances más importantes relativo al COP26:



- Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación
- Acuerdo Compromiso Global de Metano
- Declaración de la Cumbre de líderes Mundiales en Glasgow sobre “Bosques y uso de la tierra”
- Pacto climático de Glasgow





- La cumbre internacional de las Naciones Unidas sobre el clima COP26 celebrada en Escocia, catalogada como “la mejor y última esperanza” para salvar el planeta.
- Hubieron avances con los jefes de estado y los titanes de la industria al mostrar impulso con promesas de alto impacto.
- Se espera que no la falta de planeación para conseguir las metas no continúe.
- **Un acuerdo importante busca intensificar esfuerzos para combatir el cambio climático. Con la presentación de planes sólidos para el año siguiente y se insta duplicar el financiamiento a los países más vulnerables. ***

* Fuente New York Times





- **El tiempo para actuar está finalizando**

El Informe IPCC deja en claro el riesgo de desastres de creciente gravedad al pasar el umbral de temperatura. Se han hecho avances, aún así ,se requiere mayor compromiso. El pacto de “Glasgow” esboza medidas que el mundo debe tomar, como el establecimiento de nuevas reglas para responsabilizar a los países de los avances que consigan o no.

- **¿Quién debe hacer recortes y cuántos?**

Es una cuestión que queda pendiente. El acuerdo deja sin respuesta la pregunta crucial de cómo cada estado aportará a la reducción de emisiones para la próxima década y que tan rápido deben hacerlo. Las economías más grandes del mundo responsables de la mayor parte emisiones de CO2 emitidas en los últimos 170 años; aseguraron hace una década dar 100,000 millones de dólares anuales para los países más pobres para 2020. Al no cumplir esa promesa, las naciones menos desarrolladas aprovecharon para disculparse de sus faltas de acción.





- **Aumenta la exclamación por asistencia para desastres y la regulación:**

Fue tema central . Si las naciones que son responsable de manera desproporcionada por el calentamiento del planeta deben compensar a las naciones más pobres, para que estas puedan adaptarse al cambio climático y sobre el funcionamiento de este sistema. La idea de un fondo nombrado “mecanismo de pérdidas y daños” un sistema enfocado a la responsabilidad histórica de las naciones. También se anunció un acuerdo sobre cómo regular el floreciente mercado mundial de compensaciones de emisiones. Y el registro certero de los intercambios.


- **Otros acuerdos internacionales logrados en la cumbre:**

Estados Unidos y China anunciaron un acuerdo conjunto en el que se comprometen a reducir sus emisiones. Más de 100 países prometieron poner fin a la deforestación para 2030 . Se impulsó un acuerdo para reducir las emisiones de metano en 30% al final de la década. India se comprometió en alcanzar emisiones “netas cero” para 2070. (20 años después de lo que pide la ONU)





Desafíos de los Estados de la CLAC en materia ambiental de cara a la 41ª Asamblea de la OACI

 Organización de Aviación Civil Internacional
NOTA DE ESTUDIO
A39-WP/225¹
EX/89
17/8/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación
Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

RECOMENDACIÓN A21-14
LÍNEAS DE ORIENTACIÓN SOBRE AVIACIÓN CIVIL Y CAMBIO CLIMÁTICO

CONSIDERANDO que entre las funciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), está la de propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la naturaleza mundial del cambio climático requiere la cooperación más amplia posible de todos los países, incluyendo los latinoamericanos y su participación en una respuesta internacional efectiva y apropiada.

CONSIDERANDO que dentro de las actividades del plan estratégico de la CLAC está contenida la Macro tarea de Medio Ambiente, donde se establecen diversas tareas por medio de las cuales se pretende que los Estados miembros de CLAC cuenten con instrumentos que permitan el fortalecimiento de la gestión del medio ambiente y de la variable del cambio climático en las actividades inherentes a la aviación civil internacional.

CONTRIBUCIONES Y COADYUVAR A LA
[Nota presentada de la]

Esta nota de estudio pre medio ambiente y aviación Resolución A21-07 – I Latinoamérica – aprobada presenta la transversalización principalmente su vinculación comisión y la incorporación los grupos de trabajo resp

Decisión de la Asamblea
[...]

 Organización de Aviación Civil Internacional
NOTA DE ESTUDIO
CAAF/2-WP/29
4/10/17
En español e inglés únicamente

CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS
Ciudad de México, México, 11-13 de octubre de 2017

Cuestión 1: Avances en materia de investigación y certificación de combustibles de aviación alternativos
Cuestión 2: Programas de financiamiento y asistencia para combustibles de aviación alternativos
Cuestión 3: Retos y formulación de políticas
Cuestión 4: Definición de la visión de la OACI sobre los combustibles alternativos y los objetivos futuros

AVANCES DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA EN EL DESARROLLO Y DESPLIEGUE DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS PARA LA AVIACIÓN
(Presentado por Guatemala en representación de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC¹)

RESUMEN
La región latinoamericana ha desarrollado casos exitosos sobre combustibles alternativos para la aviación; dicho éxito ha sido en gran parte a la coordinación interinstitucional e intersectorial.
En función de lo anterior se resalta la importancia de forjar alianzas de cooperación entre Estados, organismos internacionales y otros actores interesados para el desarrollo de los combustibles alternativos. Ponderando también en su justa dimensión la necesidad de un programa de difusión de las

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en la ciudad de Antigua Guatemala, Guatemala, el 28 de noviembre de 2014, en el marco de su 29ª Conferencia de Aviación Civil, han acordado la importancia de desarrollar orientaciones que permitan la coordinación y el apoyo a la aviación civil y cambio climático.

ASAMBLEA DE LA CLAC
DECLARACIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 28 de julio de 2011, conscientes de la importancia y trascendencia de las cuestiones de medio ambiente, lo cual dio lugar a la incorporación de este tema en su plan estratégico de trabajo, y preocupados por la inclusión de la aviación civil internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, establecida por la Directiva 2008/101/CE del Parlamento y del Consejo Europeos,

DECLARAN:

1. Que el tema del cambio climático tiene una importancia crítica y constituye una prioridad encontrar los medios que permitan mitigar el impacto de las emisiones de CO2 en la atmósfera.
2. Su preocupación respecto de la Directiva 2008/101/CE, dada su aplicación unilateral y extraterritorial a aerolíneas de terceros Estados con vuelos con origen y destino hacia la Unión Europea, por todo el espacio recorrido por los mismos, es decir, sobre el espacio aéreo soberano de terceros Estados y sobre alta mar.
3. Que la Directiva 2008/101/CE, al igual que las leyes nacionales que la implementan, es contraria a diversas disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, a su Protocolo de Kyoto y a otras normas del derecho internacional, incluidas las de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
4. Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo rector en materia de aviación civil internacional y debe continuar trabajando en materia de cambio climático, teniendo en cuenta los términos del artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, que dispone que "Las Partes incluidas en el Anexo I procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, respectivamente".

Por los motivos expuestos, los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC):

DECLARACIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 28 de julio de 2011, conscientes de la importancia y trascendencia de las cuestiones de medio ambiente, lo cual dio lugar a la incorporación de este tema en su plan estratégico de trabajo, y preocupados por la inclusión de la aviación civil internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, establecida por la Directiva 2008/101/CE del Parlamento y del Consejo Europeos,

DECLARAN:

1. Que el tema del cambio climático tiene una importancia crítica y constituye una prioridad encontrar los medios que permitan mitigar el impacto de las emisiones de CO2 en la atmósfera.
2. Su preocupación respecto de la Directiva 2008/101/CE, dada su aplicación unilateral y extraterritorial a aerolíneas de terceros Estados con vuelos con origen y destino hacia la Unión Europea, por todo el espacio recorrido por los mismos, es decir, sobre el espacio aéreo soberano de terceros Estados y sobre alta mar.
3. Que la Directiva 2008/101/CE, al igual que las leyes nacionales que la implementan, es contraria a diversas disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, a su Protocolo de Kyoto y a otras normas del derecho internacional, incluidas las de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
4. Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo rector en materia de aviación civil internacional y debe continuar trabajando en materia de cambio climático, teniendo en cuenta los términos del artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, que dispone que "Las Partes incluidas en el Anexo I procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, respectivamente".

Por los motivos expuestos, los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC):





Coordinación en la presentación de notas de estudio y consensos regionales

- Se trabaja en la preparación de una matriz en la cual los Estados puedan hacer un vaciado de información sobre la implementación de la canasta de medidas de la OACI para la consecución de las metas globales aspiracionales:
 - Tecnología y normas relativas a las aeronaves
 - Gestión del Transito aéreo y medidas operacionales
 - Desarrollo y utilización de combustibles aeronáuticos sostenibles (SAF)
 - CORSIA

Con ello se realizará una nota de estudio relativa a la contribución de la región en el cumplimiento de esta meta común





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, República Dominicana y Uruguay, 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 aplicación de acuerdo a la línea de tiempo del referido mecanismo.

- Debe hacerse notar, la alta preocupación generada, producto de la crisis sanitaria mundial del COVID-19, lo cual necesariamente pasa por generar una discusión en el grupo de especialistas de la CLAC, en la importancia en la definición de métricas más ajustadas a la nueva realidad que se vive, sin que ello represente poner en riesgo el cumplimiento los objetivos ambientales ni la sostenibilidad económica del sector





Potencial de la región latinoamericana en el desarrollo de biocombustibles 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 Republica 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

- EEUU, España e Inglaterra, realizan importantes iniciativas relacionadas con la producción de SAF basados en la gestión integral de residuos y desechos, aunque los precios de estas plantas pueden superar los 300 millones de dólares.





Desafíos del mercado de unidades de emisión en la región latinoamericana y en el sector aéreo internacional

A la fecha, del total de proyectos registrados en los MDL, menos del 12% corresponden a Latinoamérica.

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

Así mismo diseñar un mecanismo de multiplicadores de emisión en aquellos proyectos devenidos del sector aéreo internacional, que aliente inversiones en la producción de SAF, migración energética entre otras





Notas de Estudio Presentadas por Guatemala, Brasil, IATA y ALTA



CLAC/GEPEJTA/46V- NE/xx
27/04/21

CUADRAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN VIRTUAL 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 **Desarrollo normativo para el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles**

(Nota de estudio presentada por Guatemala, ALTA e IATA)

Antecedentes

- Desde 2009, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha alentado a los Estados miembros y el sector de la aviación a fomentar y armonizar iniciativas que promuevan la producción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. En su 38º periodo de sesiones, la Asamblea de la OACI, por medio de su Resolución A38-18, tomó nota de que los combustibles de aviación sostenibles (en adelante denominado como SAF) requerirán que se introduzcan políticas e incentivos apropiados por parte de los Estados, a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo.
- En la mencionada Resolución, OACI pedía a los Estados miembros que aplicaran un enfoque coordinado con sus autoridades nacionales para fomentar dichas políticas. Diversos Estados miembros



CLAC/GEPEJTA/47V-NE/0X
15/06/21

**CUADRAGÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/47)**

(Reunión virtual, 18 de junio de 2021)

**Cuestión 01 del
Orden del Día:**

Línea de tiempo en la implementación del CORSIA

(Nota de estudio presentada por Guatemala)

Antecedentes

1. A partir de enero de 2021 se inició la implementación de la fase piloto del CORSIA, en la cual al igual que en los dos años anteriores tiene plazos establecidos para su eficaz funcionamiento, teniendo responsabilidades tanto para Operadores Aéreos, Organismos de Verificación y Validación y Puntos Focales de los Estados miembros.
2. En el Apéndice 1 del Volumen IV del Anexo 16, específicamente en la tabla A1-2 se detallan los plazos de cumplimiento del periodo 2021 -2023 para la implementación del CORSIA; plazos que han sido adoptados en diferentes regulaciones aprobadas por las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC.

30 de noviembre de 2021	Los Estados remitirán a la OACI actualizaciones de la lista de los explotadores de aviones que se les atribuyan, conforme a la Parte II, Capítulo 1, 1.2.7, así como actualizaciones de la lista de los órganos de verificación acreditados en esos Estados, conforme a la Parte II, Capítulo 1, 1.3.7.
31 de diciembre de 2021	Recomendación. — <i>Los Estados deberían obtener y utilizar el documento de la OACI titulado "CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions" en el que se resume una lista de explotadores de aviones y el Estado al que han sido atribuidos, conforme a la Parte II, Capítulo 1, 1.2.3. Ese documento está disponible en el sitio web del CORSIA de la OACI.</i>

6. Como puede observarse, existen diferentes fechas límites relacionadas con comunicaciones que deben realizarse a la OACI, siendo una de las principales la notificación de los Estados para manifestar la participación voluntaria en el plan.

7. En ese sentido y de acuerdo con el documento *CORSIA States for Chapter 3 States Pair* publicado en julio 2020, ochenta y ocho (88) Estados han manifestado su intención de participar desde la fase piloto de CORSIA.

8. Actualmente siete (7) Estados que hacen parte de la CLAC – Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México y República Dominicana – han expresado a la OACI su compromiso en la implementación del CORSIA desde esta fase; lo cual apoya a mantener la integralidad del plan, reforzando el compromiso de la región para implementar las iniciativas para afrontar el cambio climático.

Conclusión

9. El CORSIA continúa con su curso de implementación, ya que a la fecha cuenta con el compromiso de los Estados miembros para su eficaz implementación. En ese sentido se recomienda a las Autoridades de Aviación Civil, en la medida de sus posibilidades cumplir con los plazos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 16.

10. Cabe resaltar que, a pesar de las circunstancias actuales, los Estados conti



Gracias



XCVII Reunión del Comité Ejecutivo Ampliado de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC.

Macrotarea de Medio Ambiente
Estado de Guatemala



Bogotá, Colombia diciembre de 2021