



## **XCVIII COMITÉ EJECUTIVO** (Reunión virtual, 17 de enero de 2022)

### **INFORME**

#### **Formato y fecha de la reunión.**

1. La Nonagésima octava Reunión del Comité Ejecutivo se realizó el 17 de enero de 2022, de manera virtual utilizando la plataforma GoToMeeting.

#### **Coordinación, secretaría y participación.**

2. La coordinación estuvo a cargo del Sr. Armando Daniel, Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba y Presidente de la CLAC y la secretaría a cargo del Sr. Jaime Binder, Secretario de la CLAC, participaron cincuenta (54) delegados de los siguientes Estados miembros: Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela, los observadores de ALTA, IATA, CANSO, FAA y la OACI. La lista de participantes se acompaña como **Adjunto 1**.

#### **Apertura y orden del día.**

3. Una vez establecida la conexión a la reunión, el Secretario de la CLAC saludó a los presentes y procedió a explicar las reglas de participación dentro la plataforma virtual. A continuación, ofreció la palabra al Presidente de la CLAC, para iniciar la reunión.

4. El señor Armando Daniel abrió la reunión con la siguiente alocución:

Muy Buenos días a todas las amigas y amigos que nos acompañan en este Comité Ejecutivo, el cual es precisamente ampliado y es el primero que realizamos en este año 2022. Desearles buena salud, éxitos en su vida personal, en el trabajo y que este año sea un año de prosperidad para todos y todas.

En los últimos meses vemos con alegría cómo se va recuperando el transporte aéreo internacional, sin embargo, sepa del COVID, como es el caso de Ómicron, nos mantienen en cierta incertidumbre. Por otra parte, no es extraño ver como nuestra región va enfrentando la pandemia y muchos de nuestros países ya logran tener un nivel de vacunación, incluyendo una tercera dosis de refuerzo, que nos pone en una situación ventajosa. Sin embargo, vemos cómo algunas regiones del mundo enfrentan, prácticamente un tsunami de pandemia es lo que muestran los índices elevados de

contaminación, en estas regiones.

Este Comité Ejecutivo, tiene como objetivo principal, continuar preparándonos para la Asamblea que debemos realizar en Uruguay, precisamente, en la bella ciudad de Montevideo. Exhortamos a todos su participación y también, como importancia vital, señalar que debemos iniciar una fase de ampliación del Plan Estratégico de nuestra Comisión.

Por otra parte, este es un momento trascendental, donde la plancha de la CLAC presentada y aprobada por nuestra Comisión debe ser ratificada, para que nuestra región sea representada en ese digno Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Desde ya agradecemos y reconocemos el trabajo que Uruguay ha comenzado a realizar en la preparación de nuestra Asamblea (CLAC). Asimismo, es significativo el trabajo que vienen realizando todos nuestros países, para de forma consensuada hacer una presentación digna, con un enfoque de CLAC, en la Asamblea de la OACI.

Dentro de los múltiples temas que serán abordados en esta 41 asamblea, no es secreto para nadie que está el tema del medio ambiente. Es por ello que, en el día de hoy, reconocemos la presencia de un experto de la Comisión Europea de Aviación, que nos ayudará a acercarnos al tema y a enfocarnos hacia el mejor camino que debemos tomar.

Amigas y amigos, llenos de esperanza, conscientes de nuestra responsabilidad, convencidos que en la unidad está la fuerza, les felicito y propongo pasar a la aprobación del Orden del día (**Adjunto 2**). Gracias.

## **SESIÓN ABIERTA**

5. Acto seguido se aprobó el Orden del día que se acompaña al informe como **Adjunto 2**.

### **Cuestión 2 del**

**Orden del Día: Charla de familiarización sobre Objetivos Aspiracionales Globales a Largo Plazo de la Aviación (ECAC).**

6. El Secretario invitó al experto en materia de Medio ambiente de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), señor César Velarde, a iniciar su Charla de Familiarización sobre Objetivos Aspiracionales a Largo Plazo de la Aviación (**Adjunto 3**).

7. El delegado de Guatemala tomó la palabra y agradeció por la presentación del experto de la CEAC. Asimismo, señaló que tomará al menos un par de décadas más la búsqueda de la sostenibilidad, no solo en el sector aéreo sino también en la transversalidad de todos los sectores, puntualmente se refirió el tema de los combustibles, y agregó que se había estado tratando de manera interna en la Comisión. Señaló también que en la región hay un potencial enorme, sin embargo, precisó que mientras la tecnología siga estando fuera del alcance de los Estados latinoamericanos, se seguirá

quedando un poco atrás. Luego, le preguntó al experto cómo poder hacer más accesible la tecnología a los países en desarrollo, porque hay un pasivo ambiental del cual se ha hablado también. Asimismo, sobre el sistema de OFFSET señaló que es uno de los grandes desafíos, y que un sistema de compensación y reducción de emisiones al interior de nuestro sector sería importante.

8. El experto de la CEAC manifestó, desde su experiencia particular en el contexto europeo, que una de las claves justamente ha sido él establecer objetivos comunes y pequeños objetivos, poco ambiciosos al principio. Por ejemplo, aplicar un 2% en 2025 en sí no supone un impacto significativo en los costos operacionales de las compañías y, sin embargo, al aplicarse a nivel regional supone un impulso y permite hacer inversiones necesarias para construir nuevas plantas. Luego precisó que el ejemplo principal que se podía extraer de la ciencia europea, y sobre la probabilidad de cooperación, es que hay en países de la Unión Europea que estarían encantados de dar oportunidades de cooperación muy en concreto España, entre otros Estados europeos.

9. Por otro lado, el delegado de ALTA preguntó sobre el sistema de “book & claim” y su utilización en Europa. Al respecto el experto respondió que en la Unión Europea se ha establecido la obligación de suministro en todos los aeropuertos (no aplican el sistema “book & claim”). Asimismo, indicó que la Unión Europea ha establecido este mecanismo, para asegurar que todos los países y todas las regiones contribuyan de la misma manera, y que la decisión de la Comisión Europea es establecer esa obligatoria de suministro en todos los aeropuertos, y únicamente se van a excluir los aeropuertos más pequeños. La decisión política de la Unión Europea fue aquella, por supuesto el mismo sistema podría ser absolutamente viable para otras regiones.

10. El delegado de México preguntó sobre los combustibles que se están utilizando; los criterios de certificación con respecto a lo que está aprobado se encuentran; y cuáles están considerados como elemento de reducciones. El experto de la CEAC manifestó que efectivamente los combustibles tienen que cumplir una serie de requisitos de sostenibilidad. En el caso de la Unión Europea y su directiva se establecen unos requisitos de sostenibilidad sobre energías renovables, asimismo indicó que realmente ya se están aplicando a todos los otros sectores de bioenergía, cómo es el transporte por carretera, por tanto, los criterios de sostenibilidad en Europa son muy similares. No es exactamente igual, pero es muy similar al marco que ha desarrollado y aprobado la OACI a través del CORSIA. En este sentido la OACI establece una serie entidades de verificación que tienen que chequear que se cumplan esos criterios a la hora de certificar esos combustibles sostenibles de aviación.

11. De hecho la mayoría de los combustibles sostenibles que se suministren en Europa en el futuro bajo esta nueva directiva, van a estar certificados para ambos. Es decir, en el marco de la Unión Europea y en el marco del OACI, de manera que los operadores aéreos de su región que operen en la Unión Europea y consuman esos combustibles sostenibles de aviación que le suministran los aeropuertos, van a poder reclamar las emisiones reducidas en sus reportes bajo CORSIA. Entonces prácticamente estos combustibles, casi con seguridad, van a estar certificados para ambos, porque los criterios son muy similares.

### **Cuestión 3 del**

#### **Orden del Día: Informes de Reuniones y Capacitación de la CLAC.**

12. En esta sección el Secretario indicó que las notas informativas: CLAC/CE/98-NI/01 Informe de Reuniones de la Comisión y CLAC/CE/98-NI/03 Informe de Capacitación de la CLAC, se encuentran publicadas y están a disposición para conocimiento del Comité Ejecutivo y que cualquier consulta al respecto puede formularse en esta reunión o en cualquier momento a la Secretaría.

### **Cuestión 4 del**

#### **Orden del Día: Informe sobre participación de la CLAC en diversos eventos y actividades.**

13. La Secretaría preparó la Nota CLAC/CE/98-NI/02 Informe sobre participación de la CLAC en diversos eventos y actividades, el Secretario invitó al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento del informe, además, indicó que se encuentra disponible para cualquier aclaración o precisión respecto a las actividades presentadas.

### **Cuestión 5 del**

#### **Orden del Día: Actualización y proyectos de decisiones para la Asamblea ordinaria de la CLAC.**

14. El Secretario realizó la presentación de la Nota CLAC/CE/98-NE/03 Actualización y revocatoria de las decisiones de la CLAC, sugiriendo al Comité Ejecutivo retomar el Plan operativo, pues así se denomina a la ejecución de las tareas dentro del marco las Macrotareas, en base al Plan Estratégico aprobado antes del inicio de la crisis del COVID por la CLAC, por lo que solicita que todas estas actualizaciones o revocatorias de las Decisiones se consideren en dicho plan operativo y sea visto por el siguiente Comité Ejecutivo que asumiría funciones este año.

15. A continuación, presentó la Nota CLAC/CE/96-NE/04 y señaló que los Proyectos de decisión que se presentaran a la Asamblea ordinaria, se hace sobre la base de la experiencia que ha tomado la Comisión al respecto, considerando la normativa que existe, básicamente la Resolución la A22-17 de la CLAC, y recordar que luego del estudio realizado por parte del GEPEJTA y Grupo de expertos, en la CXVI Reunión del Comité Ejecutivo (28 de octubre de 2021) se aprobaron dos Proyectos de decisión:

- Recomendaciones sobre medidas de apoyo a la aviación comercial de la región como consecuencia de la crisis del COVID.
- Orientación para el desarrollo normativo en la región con el fin de impulsar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF)

16. Además, informó sobre los proyectos de decisión actualmente en desarrollo y elaboración por parte de los especialistas de la Comisión, y solicitó se otorgue un plazo especial para la adopción de los proyectos de resolución relacionados con:

- la elaboración de Notas de Estudio e Informativas de la Comisión ante las

Asambleas y las Conferencias de Alto Nivel de la OACI, junto con la regulación de la coordinación para participar en dichas reuniones; y

- la simplificación de la información estadística que los Estados envían a la CLAC.

17. El delegado de México pidió la palabra y expresó que les daba la bienvenida a estas notas presentadas por la Secretaría, evidentemente denotan el trabajo que se ha venido realizando y el esfuerzo en estos días de pandemia para tener a tiempo estas actividades. Asimismo, comentó que en el primer adjunto sería importante introducir o indicar de alguna manera un elemento adicional respecto a que la aplicación de las medidas propuestas en el proyecto de resolución, en la medida de lo posible, no contravenga a lo establecido en las políticas nacionales de cada Estado, manifestó que mencionaba eso, porque al menos su Estado están limitados en relación a la cuestión de la política sanitaria y la política de salud y en ese sentido sobrepasa el alcance de lo que la autoridad aeronáutica pueda hacer.

18. En segundo lugar se refirió a las políticas de incentivos a la producción y uso de SAF que se menciona en el adjunto 2, aquí también le pareció importante mencionar que con fines de armonización y aplicación universal dichas políticas deberían incluir también el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad que se aprueben el Consejo de la OACI, así que le parece que debe ser el punto mínimo de partida para que estos combustibles puedan ser reconocidos como elementos de compensación con las regiones o a los países fuera del continente, con los que tengamos que llevar estos este tipo de reconocimientos como parte de nuestros esfuerzos de reducción. Finalmente, pidió que estos comentarios sean reflejados en las notas para llegar a un entendimiento común.

19. El Secretario manifestó haber tomado nota debidamente y buscar incorporar los comentarios en el texto de la resolución. Asimismo, expresó que la elaboración de las resoluciones había sido una discusión bastante larga con presencia de ALTA y de la IATA, pero precisó que eran muy atendibles los comentarios. Indicó también que es una razón más, para abrir un espacio o tiempo adicional; es decir, atender la petición para agregar otras dos resoluciones que se refieren a estadística y a las notas de estudio y las notas informativas que preparamos en la Comisión para la OACI. También indicó que en el mes de marzo se podría tener una breve reunión virtual en donde se aprobara estas notas y revisar la solicitud que acaba de hacer el delegado de México. El Secretario insistió en que se acuerde convocar a una reunión virtual previa a la Asamblea, para que las resoluciones lleguen perfectamente desarrolladas y consensuadas.

20. El Presidente manifestó que la propuesta del delegado de México está a tono y no contradicen lo que se ha planteado, y es una forma de cómo hacer más viable lo que se está proponiendo y que sea sustentable de tal manera que después no se tenga que arrepentir de algo que no se pudo hacer más rico y viable, y apoyó los planteamientos del delegado de México.

## **Conclusión**

21. El Comité Ejecutivo aprobó agregar los comentarios del delegado de México en las resoluciones mencionadas, para lo cual la Secretaría va a realizar una propuesta para que sea revisada. Asimismo, se desarrollará una reunión virtual en marzo, para revisar el avance sobre todas las

resoluciones que puedan ser presentadas a la Asamblea, incluyendo la relacionada con estadísticas y con la presentación de notas estudio e informativas para las reuniones de la OACI.

**Cuestión 6 del  
Orden del Día: Otros Asuntos**

22. El delegado de IATA, tomó la palabra y agradeció la posibilidad de haber sido parte de las reuniones en donde se propusieron y se trabajaron las resoluciones que se acaban de aprobar sobre apoyo a la aviación y combustible sostenibles de aviación.

23. Asimismo, preguntó al Presidente y al Secretario sobre la resolución aprobada en 2020 sobre la liberalización de la 7ma libertad en operaciones de carga dentro de los Estados que decidieron hacerlo y si aparte de la vigencia hasta diciembre del año pasado, hay alguna intención o posibilidad que dicha resolución se alargue dependiendo obviamente de la intención y de la disponibilidad de los Estados firmantes.

24. El Secretaria señaló que, en relación con el MOU sobre la liberalización de la séptima carga de manera temporal, ya se solicitó a los Estados que querían prorrogar por un año más, lo comuniquen a la Secretaría. Asimismo, precisó que la Secretaría ha recibido comunicación de: Brasil, Chile, Guatemala, Paraguay y República Dominicana en el sentido que prorrogan por un año más este MOU. Por lo tanto, la liberalización de la séptima carga permanece abierta para dichos Estados, de igual manera el MOU sigue estando abierto a la firma de cualquier Estado que quiera firmar. Finalmente, señaló que dicho MOU tiene una fecha final de vigencia, en consecuencia, después del 2022 el memorándum ya no existirá más.

25. El delegado de Ecuador pidió la palabra para informar que su Estado había enviado mediante comunicación oficial a la Secretaría, la ratificación de la prórroga de la vigencia del memorando sobre la liberación de la libertad de carga, para lo cual el Secretario indicó que revisaría en los archivos de la Secretaría.

26. Por otro lado, el director de Guatemala señaló que veía bastante interés en varios Estados sobre la prórroga de séptima libertad y precisó que era porque, definitivamente, los efectos de la pandemia van a durar un par de años en relación con la estabilización de las cuestiones económicas, y creía conveniente poder hacer algo más a largo plazo a fin de beneficiar a toda Latinoamérica.

27. El Secretario comentó que efectivamente hay interés de varios Estados al respecto, puesto que la pandemia va a desaparecer, pero los efectos económicos se mantienen. Además, es conocida la crisis logística a nivel mundial que ha encarecido bastante el transporte de carga. Muchos bienes que se trasladan por avión han incrementado sus precios, y es la liberalización de la séptima carga lo que podría ayudar a bajar esos precios. A pesar de ello, es necesario cumplir con la idea que el MOU dejará de existir después del año 2022. Se tendría que usar otro instrumento, el cual podría

ser el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC, para los efectos de conseguir la liberalización de la carga en nuestra región.



**XCVIII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO**  
(Reunion virtual, 17 de enero de 2022)

**LISTA DE PARTICIPANTES**

<b>ESTADOS MIEMBROS</b>		
<b>NOMBRE / E-MAIL</b>	<b>CARGO/INSTITUCIÓN</b>	<b>FOTO</b>
<b>ARGENTINA</b>		
<b>Florencia Dovichi</b> <a href="mailto:fdovichi@anac.gob.ar">fdovichi@anac.gob.ar</a>	Directora Nacional de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC	
<b>Romina Minotti</b> <a href="mailto:rminotti@anac.gob.ar">rminotti@anac.gob.ar</a>	Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC	
<b>Gustavo Lipovich</b> <a href="mailto:gustavo.lipovich@aerolineas.com.ar">gustavo.lipovich@aerolineas.com.ar</a>	Vicepresidente Aerolíneas Argentinas	
<b>Grisel Azcuy</b> <a href="mailto:grisel.azcuy@aerolineas.com.ar">grisel.azcuy@aerolineas.com.ar</a>	Gerenta de Estrategia Aerolíneas Argentinas	
<b>ARUBA</b>		
<b>Edwin Kelly</b> <a href="mailto:edwin.kelly@dca.gov.aw">edwin.kelly@dca.gov.aw</a>	Director General Departamento de Aviación Civil – DAC	
<b>BOLIVIA</b>		
<b>Celier Aparicio Arispe Rosas</b> <a href="mailto:dgacbol@dgac.gob.bo">dgacbol@dgac.gob.bo</a>	Director General de la DGAC Dirección General de Aeronáutica Civil	
<b>Carlos Caballero</b> <a href="mailto:ccaballero@dgac.gob.bo">ccaballero@dgac.gob.bo</a>	Secretario General Dirección General de Aeronáutica Civil	

<b>Neidy Cruz</b> <a href="mailto:ncruz@dgac.gob.bo">ncruz@dgac.gob.bo</a>	Profesional VI de Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil	
<b>BRASIL</b>		
<b>Juliano Alcântara Noman</b> <a href="mailto:presidencia@anac.gov.br">presidencia@anac.gov.br</a>	Director Presidente Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
<b>Astor Neto</b> <a href="mailto:astor.neto@anac.gov.br">astor.neto@anac.gov.br</a>	Jefe de la Asesoría Internacional Sustituto Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
<b>Marcela Anselmi</b> <a href="mailto:marcela.anselmi@anac.gov.br">marcela.anselmi@anac.gov.br</a>	Jefe de la Asesoría Internacional y Medio Ambiente Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
<b>Diego Jose Da Silva</b> <a href="mailto:diego.jose@anac.gov.br">diego.jose@anac.gov.br</a>	Analista de Relaciones Internacionales Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
<b>Priscilla Viera</b> <a href="mailto:priscilla.vieira@anac.gov.br">priscilla.vieira@anac.gov.br</a>	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC	
<b>CHILE</b>		
<b>Raúl Jorquera</b> <a href="mailto:raul.jorquera@dgac.gob.cl">raul.jorquera@dgac.gob.cl</a>	Director General Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
<b>Alberto Mena</b> <a href="mailto:amena@dgac.gob.cl">amena@dgac.gob.cl</a>	Fiscal Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC	
<b>David Dueñas</b> <a href="mailto:dduenas@jac.gob.cl">dduenas@jac.gob.cl</a>	Jefe del Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil - JAC	
<b>Sebastian Flores</b> <a href="mailto:sfloress@jac.gob.cl">sfloress@jac.gob.cl</a>	Coordinador Área Planificación y Estudios Junta de Aeronáutica Civil - JAC	

**COLOMBIA**

<p><b>Jair Fajardo</b>  <a href="mailto:jair.fajardo@aerocivil.gov.co">jair.fajardo@aerocivil.gov.co</a></p>	<p>Director General                  Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil</p>	
<p><b>Mauricio Ramirez</b>  <a href="mailto:mramirez@icao.int">mramirez@icao.int</a></p>	<p>Representante ante el Consejo de la OACI</p>	
<p><b>Alexandra Palomino</b>  <a href="mailto:jazmin.palomino@aerocivil.gov.co">jazmin.palomino@aerocivil.gov.co</a></p>	<p>Coordinadora Asuntos Internacionales y Política Aerocomercial                  Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil</p>	
<p><b>Lucas Rodriguez Gomez</b>  <a href="mailto:lucas.rodriguez@aerocivil.gov.co">lucas.rodriguez@aerocivil.gov.co</a></p>	<p>Jefe Oficina de Transporte Aéreo Aerocivil                  Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil</p>	
<p><b>Gladys Bustamante</b>  <a href="mailto:Gladys.bustamante@aerocivil.gov.co">Gladys.bustamante@aerocivil.gov.co</a></p>	<p>Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil</p>	

**COSTA RICA**

<p><b>Álvaro Vargas</b>  <a href="mailto:avargas@dgac.go.cr">avargas@dgac.go.cr</a></p>	<p>Director General                  Dirección General de Aviación Civil – DGAC</p>	
<p><b>Luis Miranda</b>  <a href="mailto:lmiranda@dgac.go.cr">lmiranda@dgac.go.cr</a></p>	<p>Sub-Director General                  Dirección General de Aviación Civil – DGAC</p>	
<p><b>Fernando Zeledón</b>  <a href="mailto:fzeledon@dgac.go.cr">fzeledon@dgac.go.cr</a></p>	<p>POC Organismos Internacionales                  Dirección General de Aviación Civil – DGAC</p>	

**CUBA**

<p><b>Armando Daniel</b>  <a href="mailto:presidencia@iacc.avianet.cu">presidencia@iacc.avianet.cu</a></p>	<p>Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC y Presidente de la CLAC</p>	
<p><b>Mercedes Vázquez González</b>  <a href="mailto:mercedes.vazquez@iacc.avianet.cu">mercedes.vazquez@iacc.avianet.cu</a></p>	<p>Directora de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales                  Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba</p>	

<b>Adys J. Sánchez Agüero</b> <a href="mailto:adys.sanchez@iacc.avianet.cu">adys.sanchez@iacc.avianet.cu</a>	Jefe Departamento Asesoría Legal Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	
<b>Rita Garcia</b> <a href="mailto:rita.garcia@iacc.avianet.cu">rita.garcia@iacc.avianet.cu</a>	Especialista en transporte aéreo y relaciones internacionales Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	
<b>ECUADOR</b>		
<b>José Luis Aguilar</b> <a href="mailto:jlaguilar@mtop.gob.ec">jlaguilar@mtop.gob.ec</a>	Subsecretario De Transporte Aéreo Ministerio De Transporte Y Obras Públicas	
<b>GUATEMALA</b>		
<b>Francis Arturo Argueta Aguirre</b> <a href="mailto:olivia.morales@dgac.gob.gt">olivia.morales@dgac.gob.gt</a>	Director General Dirección General de Aeronáutica Civil	
<b>Giovanni Tobar</b> <a href="mailto:giovanni.tobar@cocesna.org">giovanni.tobar@cocesna.org</a>	Gerente de Transporte y Medio Ambiente Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	
<b>Lucía Gonzalez</b> <a href="mailto:carmen.gonzalez@cocesna.org">carmen.gonzalez@cocesna.org</a>	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea – COCESNA	
<b>MÉXICO</b>		
<b>Dionisio Méndez</b> <a href="mailto:dmendez@icao.int">dmendez@icao.int</a>	Representante ante el Consejo de la OACI	
<b>Rafael García</b> <a href="mailto:ragarcia@sct.gob.mx">ragarcia@sct.gob.mx</a>	Director General Adjunto de Transporte y Control Aeronáutico Agencia Federal de Aviación Civil - AFAC	
<b>Delia Castellanos</b> <a href="mailto:dcastell@sct.gob.mx">dcastell@sct.gob.mx</a>	Jefa de Dpto. Org. Internacionales Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	

**NICARAGUA**

<p><b>Roger Martínez</b>  <a href="mailto:roger.martinez@inac.gob.ni">roger.martinez@inac.gob.ni</a></p>	<p>Director de Transporte Aereo - DTA                  Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil –                  INAC</p>	
<p><b>Cesar Jirón</b>  <a href="mailto:planificacion@inac.gob.ni">planificacion@inac.gob.ni</a></p>	<p>Responsable de Planificación y Control de                  Calidad                  Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil –                  INAC</p>	

**PANAMÁ**

<p><b>Carlos Von Seidnitz W.</b>  <a href="mailto:carlos.vonseidnitz@aeronautica.gob.pa">carlos.vonseidnitz@aeronautica.gob.pa</a></p>	<p>Director de Transporte Aéreo                  Autoridad Aeronáutica Civil</p>	
--	--	--

**PERÚ**

<p><b>Verónica Pajuelo</b>  <a href="mailto:VPajuelo@mtc.gob.pe">VPajuelo@mtc.gob.pe</a></p>	<p>Coordinadora Técnica de Política Aérea                  Dirección General de Aeronáutica Civil</p>	
--	---	--

**REPÚBLICA DOMINICANA**

<p><b>Paola Aimée Plá Puello</b>  <a href="mailto:ppla@jac.gob.do">ppla@jac.gob.do</a></p>	<p>Secretaria del Pleno                  Junta de Aviación Civil</p>	
<p><b>Miguel Mejía</b>  <a href="mailto:miguel.mejia.capellan@idac.gob.do">miguel.mejia.capellan@idac.gob.do</a></p>	<p>Director de Desarrollo Sustentable                  Instituto Dominicano de Aviación Civil</p>	
<p><b>Juberkis Luciano</b>  <a href="mailto:jluciano@jac.gob.do">jluciano@jac.gob.do</a></p>	<p>Enc. Transporte Aéreo                  Junta de Aviación Civil</p>	

**VENEZUELA**

<p><b>Juan Manuel Teixeira</b>  <a href="mailto:relacionesaeronauticas@inac.gob.ve">relacionesaeronauticas@inac.gob.ve</a></p>	<p>Presidente                  Instituto Nacional de Aviación Civil – INAC</p>	
<p><b>Daniela Caraballo</b>  <a href="mailto:daniela.caraballo@inac.gob.ve">daniela.caraballo@inac.gob.ve</a></p>	<p>Analista de la Oficina de Relaciones                  Internacionales                  Instituto Nacional de Aviación Civil – INAC</p>	
<p><b>Anira Padrón</b></p>	<p>Gerente General de Transporte Aéreo                  Instituto Nacional de Aviación Civil – INAC</p>	

<b>Isabel Molina</b>	Consultora Adjunta de la Consultoría Jurídica Instituto Nacional de Aviación Civil – INAC	
<b>OBSERVADORES</b>		
<b>ORGANISMOS INTERNACIONALES</b>		
<b>ALTA</b>		
<b>Gonzalo Yelpo</b> <a href="mailto:gyelpo@alta.aero">gyelpo@alta.aero</a>	Director Legal Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	
<b>Juan Camilo Guerrero</b> <a href="mailto:jguerrero@alta.aero">jguerrero@alta.aero</a>	Director de Operaciones Técnicas y Datos Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	
<b>CANSO</b>		
<b>Javier Vanegas</b> <a href="mailto:javier.vanegas@canso.org">javier.vanegas@canso.org</a>	Director de Asuntos de Latinoamérica y el Caribe Civil Air Navigation Services Organization	
<b>CEAC/ECAC</b>		
<b>César Velarde</b> <a href="mailto:cvelarde@ecac-ceac.org">cvelarde@ecac-ceac.org</a>	Climate Change and Capacity Building Specialist European Civil Aviation Conference	
<b>FAA</b>		
<b>Nicholas Reyes</b> <a href="mailto:nicholas.reyes@faa.gov">nicholas.reyes@faa.gov</a>	Regional Director Federal Aviation Administration	
<b>Claudio Bartolucci</b> <a href="mailto:Claudio.Bartolucci@faa.gov">Claudio.Bartolucci@faa.gov</a>	Senior Representative for South America Federal Aviation Administration	
<b>IATA</b>		
<b>Alejandro Muñoz</b> <a href="mailto:munoza@iata.org">munoza@iata.org</a>	Assistant Director MER LATAM International Air Transport Association	

OACI

<b>Melvin Cintron</b> <a href="mailto:mcintron@icao.int">mcintron@icao.int</a>	Director de la Oficina Región NACC Organización de Aviación Civil Internacional	
<b>Fabio Rabanni</b> <a href="mailto:frabbani@icao.int">frabbani@icao.int</a>	Director de la Oficina Región SAM Organización de Aviación Civil Internacional	
<b>Julio Siu</b> <a href="mailto:jsiu@icao.int">jsiu@icao.int</a>	Director Adjunto de la Oficina Región NACC Organización de Aviación Civil Internacional	



**XCVIII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO**  
(Reunión virtual, 17 de enero de 2022)

**ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL**  
(Presentado por la Secretaría)

**SESIÓN ABIERTA**

- Cuestión 1: Aprobación del Orden del día.
- Cuestión 2: Charla de familiarización sobre Objetivos Aspiracionales Globales a Largo Plazo de la Aviación (ECAC).
- Cuestión 3: Informes de Reuniones y Capacitación de la CLAC.
- Cuestión 4: Informe sobre participación de la CLAC en diversos eventos y actividades.
- Cuestión 5: Actualización y proyectos de decisiones para la Asamblea ordinaria de la CLAC.
- Cuestión 6: Otros Asuntos.

**SESIÓN CERRADA**

- Cuestión 7: Cuotas de contribución y Gestión presupuestaria 2020 – 2021.
- Cuestión 8: Preparación de la XXIV Asamblea ordinaria de la CLAC.
- Cuestión 9: Negociaciones con otros Organismos Internacionales y Estados.
- Cuestión 10: Candidatos de la CLAC al Consejo de la OACI.
- Cuestión 11: Otros Asuntos.



**CHARLA DE  
FAMILIARIZACIÓN SOBRE  
OBJETIVOS  
ASPIRACIONALES A  
LARGO PLAZO DE LA  
AVIACIÓN**

***LONG-TERM  
ASPIRATIONAL GOALS  
FOR AVIATION (LTAG)***

Programa de Capacitación  
Medioambiental de la ECAC



17 de enero de 2022, Comité Ejecutivo LACAC



# Contenidos

- **Conceptos y terminología**
- **Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo**
- **Proceso de la OACI sobre LTAG**
- **Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>**
- **Desarrollos en materia de SAF**



# Contenidos

- **Conceptos y terminología**
- Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo
- Proceso de la OACI sobre LTAG
- Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>
- Desarrollos en materia de SAF



## Conceptos y terminología

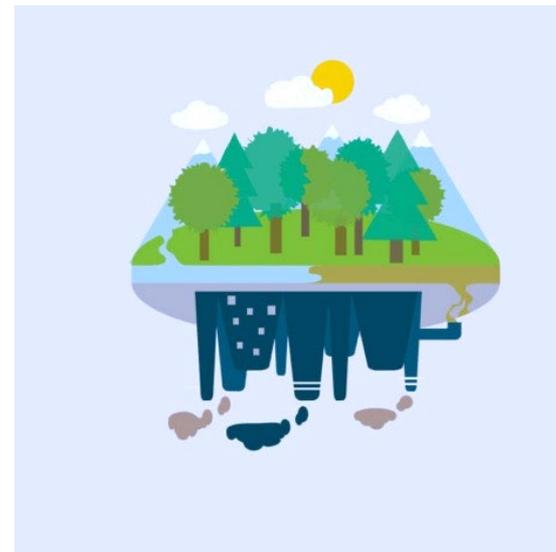
- **Comprender y usar la terminología acordada globalmente (IPCC)**
  - Necesario para cuantificar y evaluar los esfuerzos de las regiones, estados, organizaciones o sectores económicos
- **Informe Especial del IPCC (2018) > Anexo I, Glosario**
  - Primera terminología acordada a nivel mundial



## Conceptos y terminología

- **Cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> (Net Zero CO<sub>2</sub>):** ¿Qué significa?
  - Las **emisiones netas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) iguales a cero** se logran cuando **las emisiones antropogénicas de CO<sub>2</sub> se equilibran a nivel mundial mediante la absorción antropogénica de CO<sub>2</sub> durante un período específico**
    - Antropogénico: *Resultante o producido por actividades humanas*
  - También se conocen como **neutralidad en carbono**

Referencia: **IPCC 2018**, Anexo I, Glosario

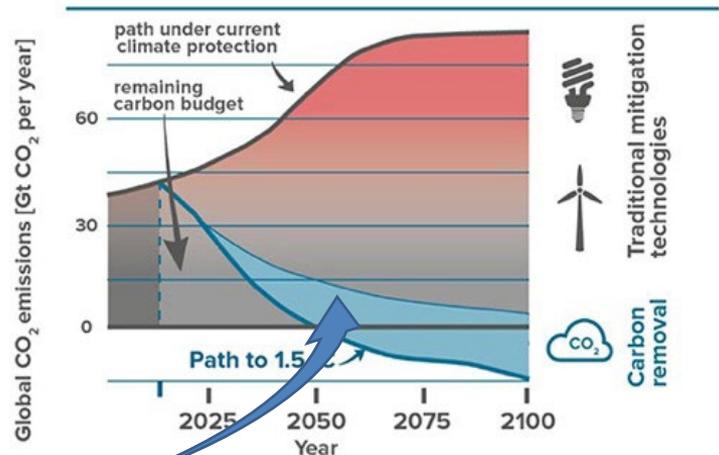




## Conceptos y terminología

- **Cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> (Net Zero CO<sub>2</sub>):** ¿Qué significa?
  - Las estrategias para reducir las emisiones en el sector siguen siendo críticas,
    - Puede que **no sean suficientes**
  - Net-zero requiere **eliminar activamente el CO<sub>2</sub> de la atmósfera:**
    - **Eliminación de dióxido de carbono (CDR- Carbon Dioxide Removal), también llamado *emisiones negativas o sumideros***

How to keep global warming below 1.5 °C.



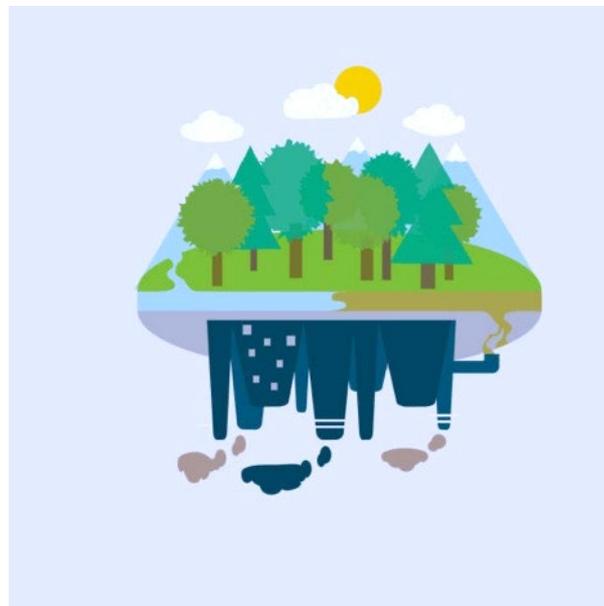
Data source: IPCC, Mercator Research Institute

## Conceptos y terminología

- Eliminación de dióxido de carbono (CDR):

- *retirada de CO<sub>2</sub> de la atmósfera como resultado de actividades humanas deliberadas:*

- Ya sea **mejorando la captura biológica de CO<sub>2</sub> por parte de los ecosistemas**
    - O usar **ingeniería para lograr la eliminación y el almacenamiento a largo plazo**





## Conceptos y terminología

- **Cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para un sector en particular:**
  - **No es un compromiso con un nivel particular de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector,**
    - **Sino el compromiso de compensar las emisiones residuales a través de la absorción de carbono**





## Conceptos y terminología

- **Cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> (neutralidad en carbono) frente a cero emisiones netas (neutralidad climática):**
  - Cero emisiones netas > incluye todo tipo de gases de efecto invernadero (GEI), no solo CO<sub>2</sub>



- La discusión sobre LTAG de la OACI **solos hacen referencia a las emisiones netas de CO<sub>2</sub>**





## Conceptos y terminología

- **Net Zero** (emisiones netas iguales a cero) frente **Zero Emissions** (emisiones cero):
  - Un compromiso de **cero emisiones** resultaría de establecer el objetivo de eliminar todas las emisiones antropogénicas
  - Eso no incluiría la absorción de carbono





# Contenidos

- Conceptos y terminología
- **Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo**
- Proceso de la OACI sobre LTAG
- Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>
- Desarrollos en materia de SAF



## Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo

### • Objetivos del Acuerdo de París

- *Mantener un aumento de la temperatura global este siglo **muy por debajo de los 2 grados (C)** sobre los niveles preindustriales, y*
- *Continuar los esfuerzos para **limitar el aumento de la temperatura aún más a 1.5 grados (C)***



### **United Nations**

Framework Convention on  
Climate Change



## Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo



- **Informes especiales del IPCC (2018, 2021)**

- Informe Especial del IPCC (2018): La ciencia mostró la necesidad de alcanzar el EMISIONES NETAS iguales a CERO alrededor de 2050 para limitar el calentamiento global a 1.5 ° C (<https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/chapter-2/>)
- Último informe del IPCC (2021): *“a menos que haya reducciones inmediatas, rápidas y a gran escala en las emisiones de gases de efecto invernadero, limitar el calentamiento a cerca de 1,5 ° C o incluso 2 ° C estará fuera de alcance.”*

*“limitar el calentamiento global inducido por el hombre a un nivel específico requiere limitar las emisiones acumuladas de CO<sub>2</sub>, **alcanzar al menos cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>**”* (<https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/#SPM>)



## Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo

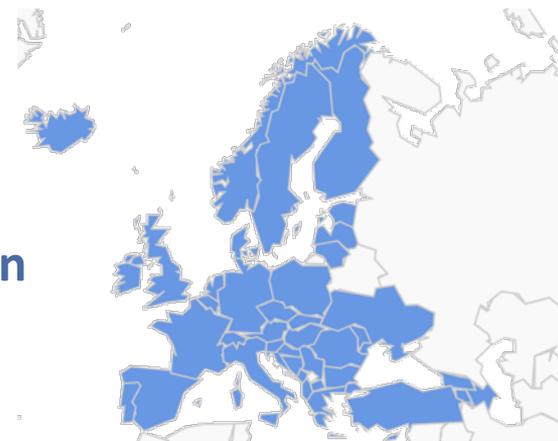
- EU Green Deal

- 27 Estados miembros de la UE comprometidos con convertir a la UE en el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050

- *Fit for 55% Package*: Reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030

- Otros Estados europeos establecen compromisos de cero emisiones netas para 2050

- Ejemplo: El Reino Unido se comprometió por ley a una reducción del 78% en las emisiones para 2035 y cero neto para 2050
- Julio 2021: La *Jet Zero Consultation* establece una ruta propuesta para cero emisiones netas de aviación en el Reino Unido para 2050





## Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo

- Todos los países de **América Latina y el Caribe han ratificado el Acuerdo de París**, cuyos objetivos requieren **alcanzar cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para el año 2050**

*“La transición a cero emisiones netas ofrece importantes oportunidades económicas y de desarrollo para América Latina y el Caribe”*



CÓMO LLEGAR A  
CERO EMISIONES  
NETAS

Lecciones de  
América Latina  
y el Caribe

BID y DDPLAC



Banco Interamericano  
de Desarrollo; Dic 2019





## Contenidos

- Conceptos y terminología
- Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo
- **Proceso de la OACI sobre LTAG**
- Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>
- Desarrollos en materia de SAF



## Proceso de la OACI sobre LTAG

- 40ª Asamblea de la OACI (2019) – solicitó al Consejo de **explorar la viabilidad de un objetivo aspiracional global a largo plazo para la aviación internacional (LTAG)**
  - Se presentará en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (2022)

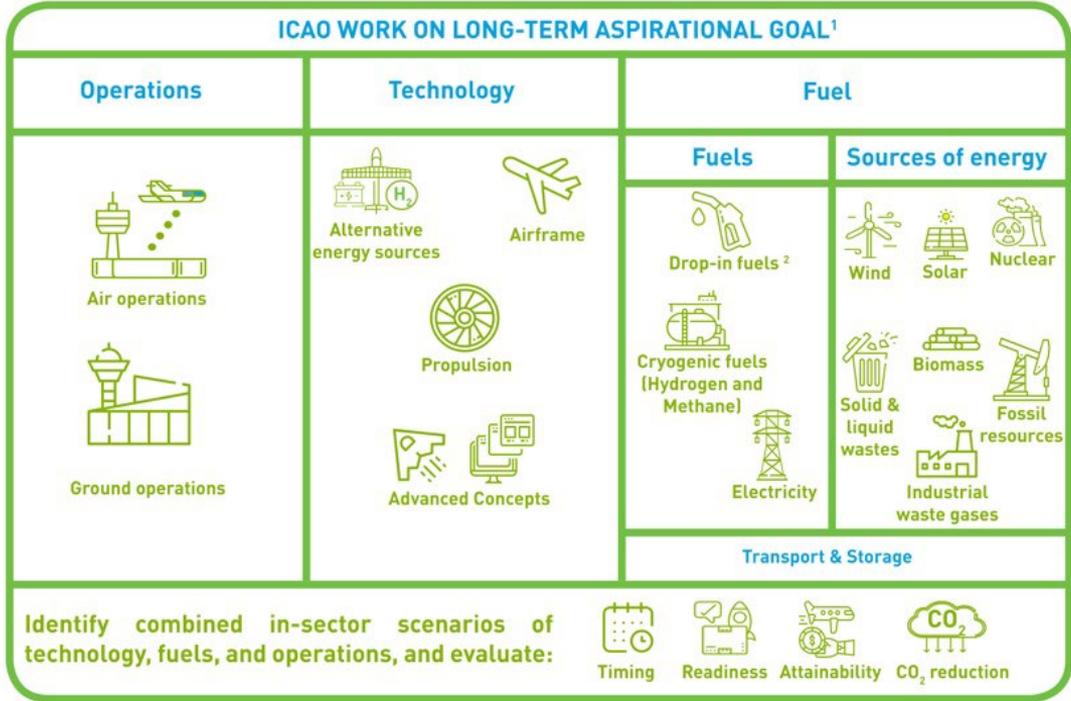
### General LTAG Work Timeline





# Proceso de la OACI sobre LTAG

- Trabajo en curso del CAEP





## Proceso de la OACI sobre LTAG

- **Otras iniciativas sobre LTAG**

- La ***International Aviation Climate Ambition Coalition*** se presentó en la COP26 con la participación de 23 estados de todo el mundo, entre ellos Costa Rica



<https://ukcop26.org/cop-26-declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition/>



# Proceso de la OACI sobre LTAG

- **Posiciones en la industria**

- **Air Transport Action Group (ATAG) Waypoint 2050:**

- Una primera edición (sept de 2020) describe alcanzar el objetivo de reducir a la mitad las emisiones de CO<sub>2</sub> para 2050
    - La segunda edición (sept 2021) va un paso más allá, explorando **cómo alcanzar cero emisiones netas de carbono a nivel mundial para 2050**

WAYPOINT  
2050 X

Climate action pathways to 2050...  
and beyond. Driven by ATAG

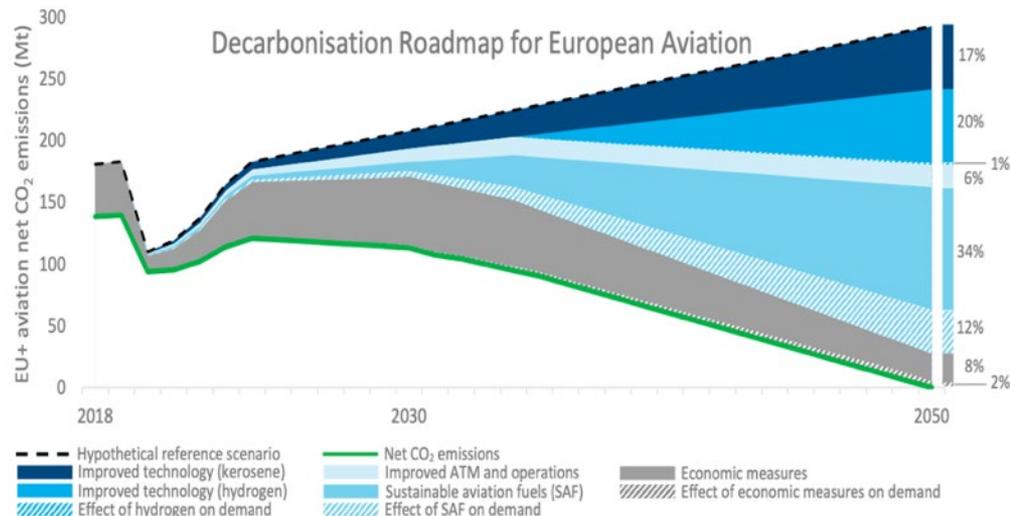


# Proceso de la OACI sobre LTAG

- Posiciones en la industria

- Industria europea (abril 2021): **Destination 2050**

- Se pueden lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> para 2050 > vuelos dentro y fuera de la UE, el Reino Unido y la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA)



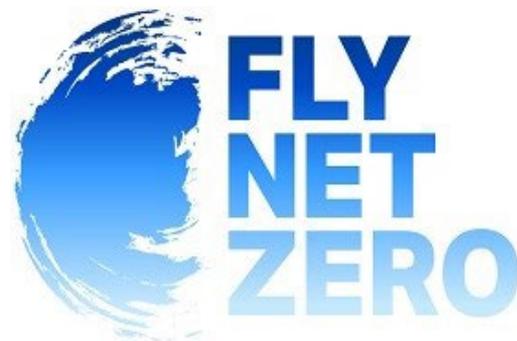


## Proceso de la OACI sobre LTAG

- Posiciones en la industria

- IATA **Fly Net Zero** (oct. 2021):

- La Asamblea General Anual de la IATA de 2021 aprobó una **resolución para que la industria mundial del transporte aéreo logre cero emisiones netas de carbono para 2050**
    - Este compromiso se alinearán con el objetivo del Acuerdo de París de que el calentamiento global no exceda los 1,5 °C





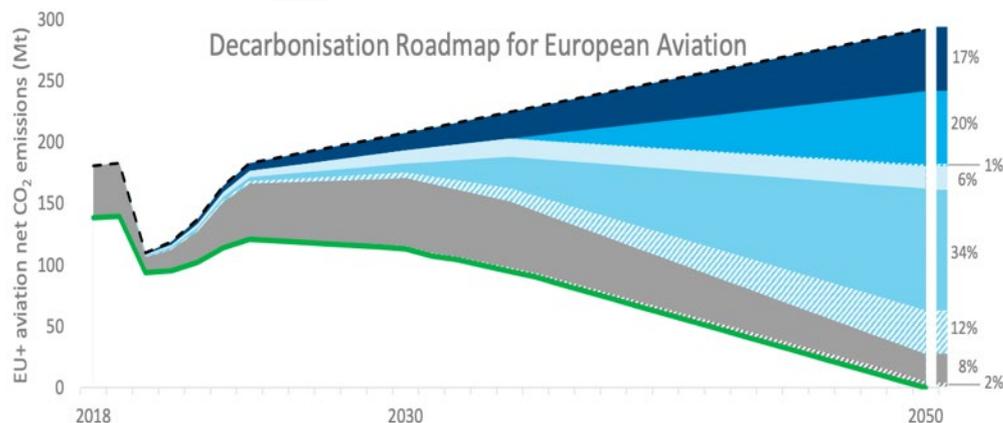
## Contenidos

- Conceptos y terminología
- Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo
- Proceso de la OACI sobre LTAG
- **Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>**
- Próximos pasos en el proceso de la OACI

# Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>



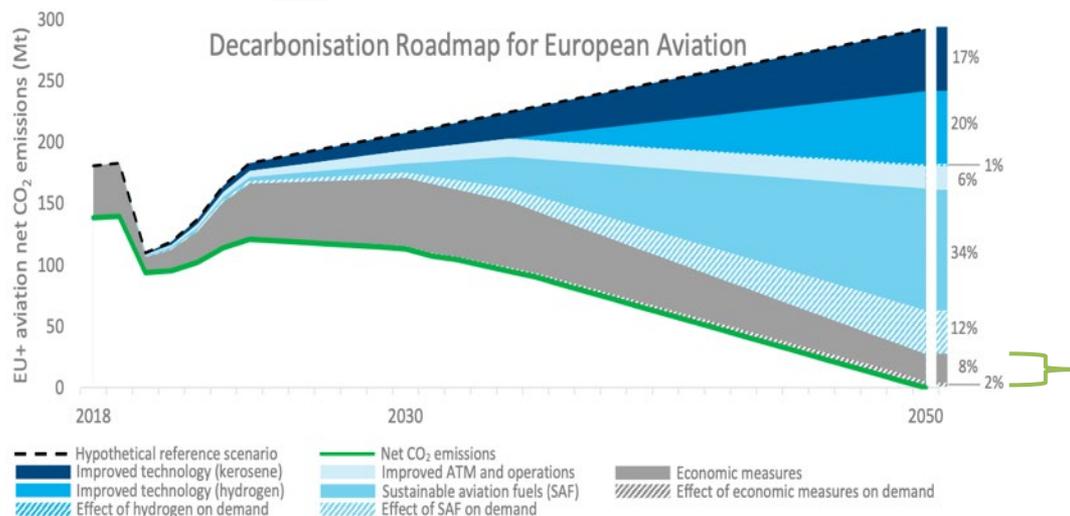
Decarbonisation Roadmap for European Aviation



## • Emisiones sectoriales:

- ✓ Mejoras en las tecnologías de aeronaves y motores
- ✓ Uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF)
- ✓ Mejoras en las operaciones de ATM y aeronaves

# Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>



## • Emisiones fuera del sector:

- ✓ Emisiones evitadas / reducción en otros sectores
- ✓ Eliminación de carbono / emisiones negativas / Sumideros

## Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>

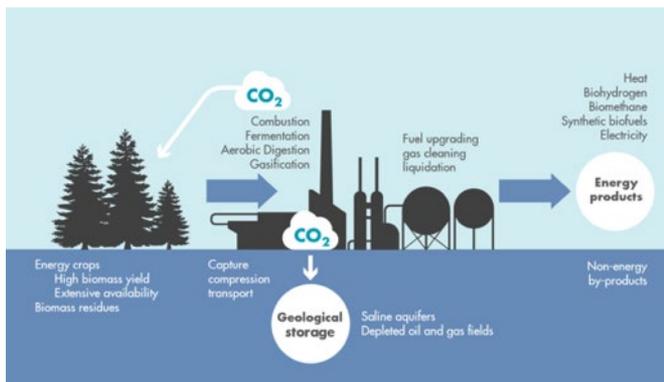
- Eliminación de dióxido de carbono (CDR): **Captura biológica de CO<sub>2</sub>**



Referencia: <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/chapter-4/> (IPCC 2018 Special Report para 4.3.7).

## Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>

- **Eliminación de dióxido de carbono (CDR): Eliminación técnica y almacenamiento**



Bioenergy production with Carbon Capture and Storage (BECCS)



Direct Air Carbon Capture and Storage (DACCS)

Fuente:  
Shell

Referencia: <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/chapter-4/> (IPCC 2018 Special Report para 4.3.7).



## Contenidos

- Conceptos y terminología
- Contexto político de los objetivos climáticos a largo plazo
- Proceso de la OACI sobre LTAG
- Medios para lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub>
- **Desarrollos en materia de SAF**



# Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)

- Importantes desarrollos de políticas han ocurrido en 2021:



## Commission adoption

FEEDBACK: OPEN

### Feedback period

16 July 2021 - 18 November 2021 (midnight Brussels time)

### The Commission would like to hear your views.

This adopted act is open for feedback for a minimum period of **8 weeks**. All feedback received will be summarised by the European Commission and presented to the European Parliament and Council with the aim of feeding into the legislative debate. Feedback received will be published on this site and therefore must adhere to the [feedback rules](#).

THE WHITE HOUSE



BRIEFING ROOM

## FACT SHEET: Biden Administration Advances the Future of Sustainable Fuels in American Aviation

SEPTEMBER 09, 2021 • STATEMENTS AND RELEASES

*New Actions Aim to Produce Three Billion Gallons of Sustainable Fuel, Reduce Aviation Emissions by 20% by 2030, and Grow Good-Paying, Union Jobs*



## Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)

- **ReFuel EU Aviation Initiative:**
  - Nueva propuesta reglamentaria para los Estados de la UE
    - **Obligación de todos los proveedores de combustible de distribuir SAF** en cantidades crecientes a lo largo del tiempo
    - **Obligación de todas las compañías aéreas de utilizar SAF** en los aeropuertos de la UE





## Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)

- **ReFuel EU Aviation Initiative:**

- Los mismos criterios de sostenibilidad que en la Directiva de Energías Renovables de la UE (RED)
- Objetivos vinculantes sobre suministro de SAS

Total shares in the fuel mix (in %)	2025	2030	2035	2040	2045	2050
SAF ramp up:	2	5	20	32	38	63
Of which: sub-mandate on e-fuels	-	0.7	5	8	11	28



## Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)

- **Otros estados europeos no pertenecientes a la UE** que también establecen políticas de SAF:
  - Noruega: **Mandato de mezcla de SAF desde 2020**
  - Reino Unido: Consulta sobre un **mandato de SAF a partir de 2025**





## Resumen

- ✓ Determinados conceptos y terminología fueron acordados por el IPCC en 2018
- ✓ Las discusiones sobre los Objetivos Aspiracionales a Largo Plazo de la Aviación están enmarcadas en ambiciones globales más amplias (Acuerdos de París)
- ✓ Las hojas de ruta de la industria de aviación coinciden en poder lograr cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> en 2050
- ✓ La discusión del LTAG clave en la próxima Asamblea
- ✓ Los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) son un elemento fundamental en todas las estrategias a largo plazo



**Thank you for your  
attention!**



For more information

[www.ecac-ceac.org](http://www.ecac-ceac.org)

 @ecacceac