



CLAC/A24-NI/05

24/03/22

XXIV ASAMBLEA ORDINARIA

(Montevideo, Uruguay, 23 al 25 de marzo de 2022)

Cuestión 12 del

Orden del Día:

Otros asuntos

Presentación Cambio Climático Glasgow 2021 / Elementos de aviación.

(Nota de estudio presentada por Guatemala – Punto Focal “Medio Ambiente”)

1. **Adjunto** se acompaña la presentación referida al Informe 26° Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático Glasgow 2021 / Elementos de aviación.

Medidas propuestas

2. Tomar nota de la información presentada.



CLAC/ASA-24/NI/05
ADJUNTO
24/03/22

24^{va} Asamblea Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC.

Informe 26° Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático Glasgow 2021 / Elementos de aviación

**Macrotarea de Medio Ambiente
Estado de Guatemala**

Montevideo, Uruguay Marzo de 2022



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

- Desde 1994 la ONU reúne cada año a los países en una cumbre 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

NO HELICOPTER MUST BE OPERATED
IN COMPLIANCE WITH THE OPERATING
INSTRUCTIONS SPECIFIED IN THE
APPROVED HELICOPTER FLIGHT MANUAL
MINIMUM-CRUISE ALTITUDE 500 FT.
HELICOPTER PASSENGER SEATING
WHEN NOT IN A SEATED POSITION
PASSENGERS MUST WEAR SEATBELTS
AND MUST REMAIN SEATED AT ALL TIMES
AND MUST NOT LEAVE THE HELICOPTER
UNLESS INSTRUCTED TO DO SO BY THE
PILOT OR OTHER AUTHORIZED PERSONNEL
PASSENGERS SHOULD REMAIN SEATED
UNTIL THE HELICOPTER HAS STOPPED
AND THE PASSENGER HAS BEEN
INSTRUCTED TO LEAVE THE HELICOPTER



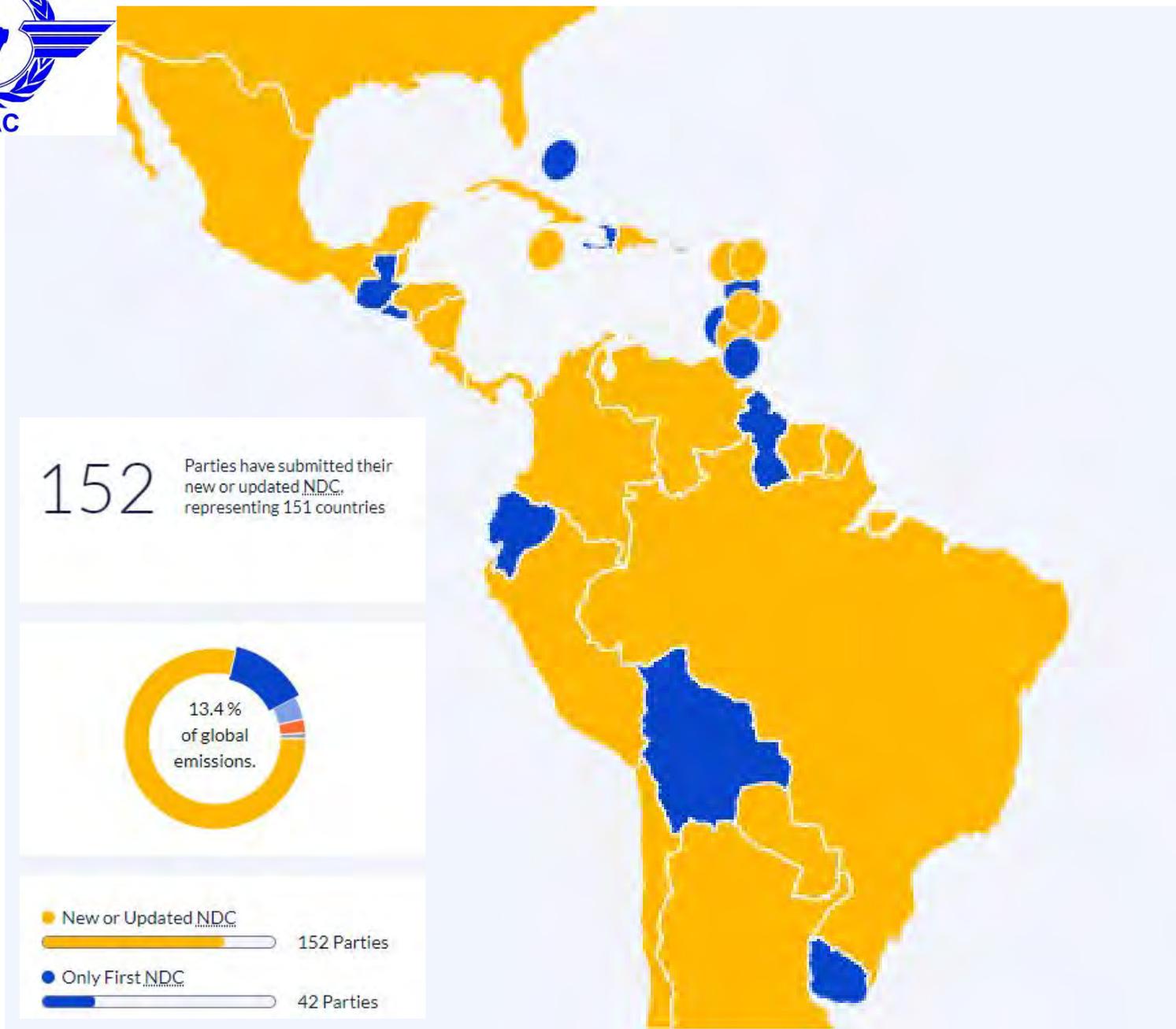
OACI/ Elementos de aviación en la COP26

- Página web sobre aviación COP26
- Declaración de avances sobre aviación sostenible y estrategia para 0 emisiones en 2050
- 2 publicaciones previas:
 - La transición verde de la aviación: Trazando un camino hacia un futuro sostenible de vuelo
 - La innovación impulsando la aviación sostenible

Nombre de conferencia	Organizador
Inspiring a Green Flying Future	OACI
Nordic Sustainable Aviation - Skymiles ahead?	Nordic Energy Research and Nordic Innovation
Sustainable aviation fuel: From ambition to action	WEF Clean Skies for Tomorrow, RMI, Climate Champions
Delivering Jet Zero	UK Department for Transport (DfT) / Sustainable Aviation
Sustainable Connectivity? Meet the Net Zero airport of the future - today	ACI World & ACI Europe
Zero Carbon Transitions: Ambitions and Actions in the Transport Sector	MPGCA Transport Thematic Group and the High-level Champions Team
International Aviation Climate Ambition Coalition	UK Department for Transport (DfT) / Sustainable Aviation
Flightpath to Net Zero	ATAG-Rolls Royce:
New Fuels for a Better Aviation	EU
Decarbonising Aviation: Views from civil society and industry	EU



Estados



Estados

Contribuciones
Determinadas a
Nivel Nacional
(NDC's)
Latinoamérica

- NDC Nueva o actualizada
- NDC Inicial



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

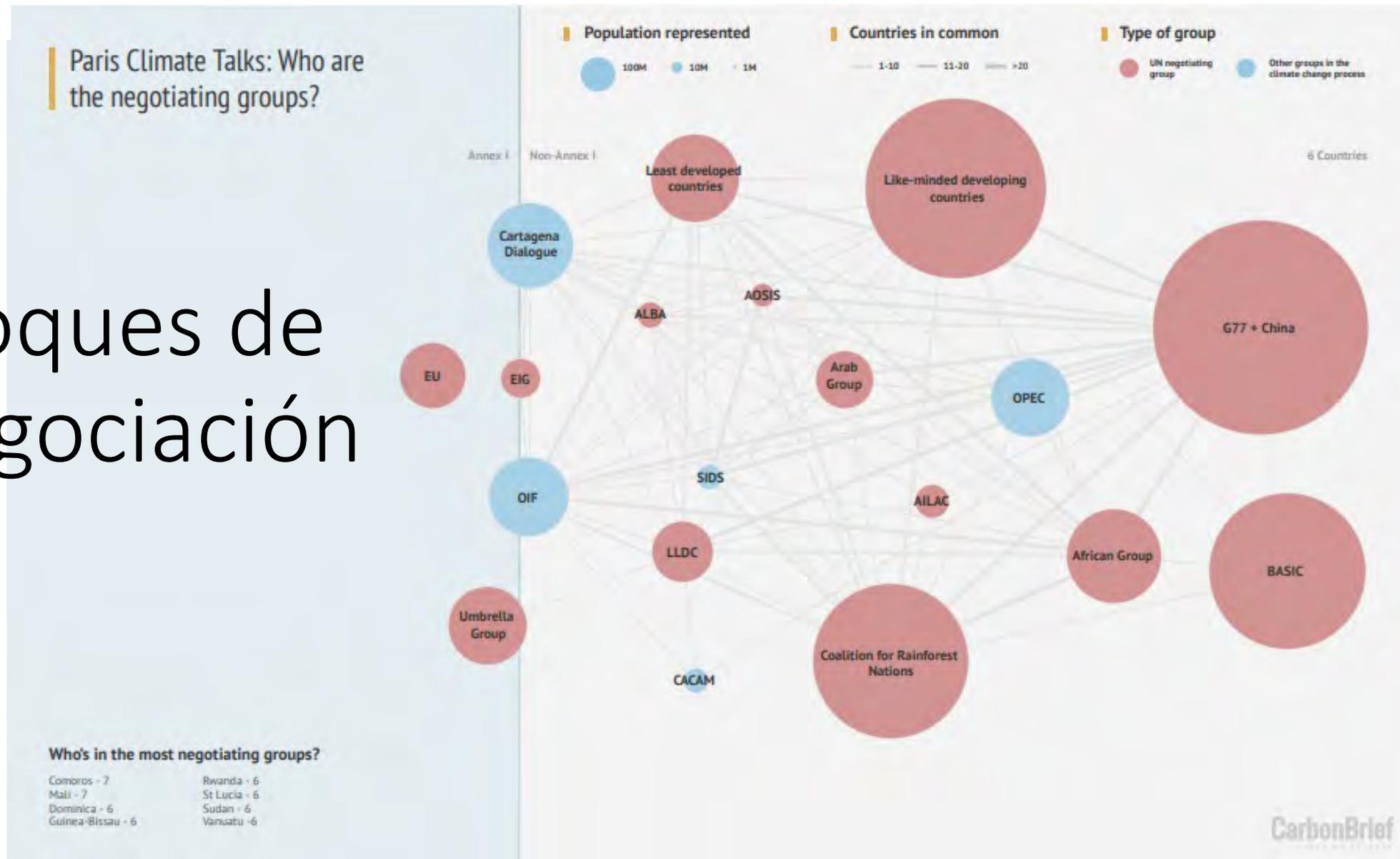
- Burkina Faso
- Canadá
- Costa Rica
- Dinamarca
- Finlandia
- Francia
- Italia
- Irlanda
- Japón
- Kenia
- República de Corea
- Maldivas



- Malta
- Marruecos
- Países Bajos
- Nueva Zelanda
- Noruega
- Eslovenia
- España
- Suecia
- Turquía
- Reino Unido
- Estados Unidos de América



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.
- Se pidió en la COP26 que se ejerza un compromiso global en el cual se responda a la crisis climática. A los países más contaminantes que fijen metas puntuales para la protección del cambio climático.
- Se solicitó a 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.



Agrupación de opiniones

- **G20** Compromiso de limitación a 1.5°C para antes de 2060 y reafirmación de compromiso económico para países en desarrollo (100 M\$)
- **EU&UK** Liderazgo al plantear reducción de 55% de emisiones para 2030 y el diseño legislación acorde a estos objetivos. Apremian ambición climática y solidaridad financiera para la comunidad internacional.

85% PB global, 66% población mundial y 75% Comercio internacional





Países en Desarrollo

- Delegan la responsabilidad a los países que más emisiones han producido hasta ahora y piden justicia por los daños.
- Demandan financiación 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. Se requieren más iniciativas. Para alcanzar las metas.
- 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

Acuerdos más importantes de la 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 COP26 celebrada en Escocia, fue catalogada como **“la mejor y última esperanza” para salvar el planeta***.
- Hubo avances con los jefes de estado y los titanes de la industria al mostrar impulso con promesas de alto impacto.
- Hace falta de planeación para cubrir las brechas para conseguir las metas.
- Un acuerdo importante busca intensificar esfuerzos para combatir el cambio climático. Con la presentación de planes solidos 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. 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?**

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 excusar su falta de acción.



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

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. A través de la idea de un fondo nombrado “mecanismo de pérdidas y daños” un sistema que estaría enfocado en la responsabilidad histórica de las naciones. También se aludió un acuerdo sobre la regulación del floreciente mercado mundial de compensaciones de emisiones. Y al registro para la certeza de los intercambios.

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

Estados Unidos y China anunciaron un acuerdo 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. Además, 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

A39-WP/225¹
EX/89
17/8/16

NOTA DE ESTUDIO

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

CONTRIBUCIONES Y COADYUVAR A LA

[Nota presentada por el grupo de trabajo respaldado por el Comité Ejecutivo]

Esta nota de estudio sobre el medio ambiente y la aviación, en virtud de la Resolución A21-07 – I de la Asamblea de la OACI, presenta la transversalización de la aviación y el medio ambiente, principalmente su vínculo con la aviación y la incorporación de los grupos de trabajo respaldados por el Comité Ejecutivo.

Decisión de la Asamblea



Organización de Aviación Civil Internacional

CAAF/2-WP/29
4/10/17
En español e inglés únicamente

NOTA DE ESTUDIO

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

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 Macrotarea 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 edades inherentes a la aviación civil internacional.

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 Tránsito 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 y la crisis energética por el conflicto geopolítico que se vive en la actualidad, lo cual necesariamente pasa por generar una discusión en el grupo de especialistas, 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.



GRACIAS

Montevideo, Uruguay Marzo de 2022