



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL • COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL • LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

CLAC/GEPEJTA/54-NE/19

22/08/23

**QUINCUAGÉSIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO  
(GEPEJTA/54)**

(Lima, Perú, 23 - 24 de agosto de 2023)

**Cuestión 6 del**

**Orden del Día: Medio Ambiente**

Propuesta de actualización de la resolución A18-07

(Nota de estudio presentada por Guatemala)

1. El punto focal de la Macrotarea Medio Ambiente (Guatemala), adjunta el proyecto de resolución A18-07 referida a “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del Medio Ambiente”.

**Medidas Propuestas:**

2. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la presentación y deliberar sobre ella.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN A25-3****DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA CLAC RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

CONSIDERANDO que la OACI, por medio de plan estratégico y a través de sus distintas instancias, ha procurado orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de forma tal que atienda las demandas exigidas por la sociedad, particularmente en lo relacionado con el cuidado del medio ambiente y la reducción de emisiones de carbono, producto de sus operaciones, permitiendo el mantenimiento de la calidad del medio ambiente;

CONSIDERANDO que las Resoluciones A41-20, 21 y 22, establecen la política actual de la OACI relativa a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que en el Apéndice A Inciso 13 de la Resolución A41-20, de la Asamblea de la OACI insiste que los Estados Contratantes se abstengan de adoptar medidas con respecto al medioambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la Resolución A41-20 inciso 2 adoptada por la Asamblea de la OACI pide que en sus Sesiones Ordinarias de la Asamblea presente las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente para examinarlas;

CONSIDERANDO la necesidad de la CLAC de adoptar las políticas de la OACI establecidas en las Resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22, en sus distintos subtemas medio ambientales relacionados a: la gestión del ruido generado por las aeronaves, la eliminación gradual de aeronaves subsónicas, las restricciones locales de las operaciones aeroportuarias de ruido, la planificación y gestión de la utilización de los terrenos, las aeronaves supersónicas y las repercusiones de la aviación en la calidad del aire local; así como, el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), la ambición medio ambiental internacional de la aviación civil y los objetivos que se planteen respecto al cambio climático y la aviación civil internacional y las distintas medidas de reducción de los impactos de la aviación al clima local y mundial, así como su certificación e implementación en la búsqueda de la aviación resiliente y compatible con el ambiente; y.

CONSIDERANDO la necesidad de abordar los aspectos relativos a la emisión de motores de las aeronaves, incluso una mejor comprensión de su impacto y de los posibles medios para limitar o reducir los gases generados en la aviación que contribuyen al efecto de invernadero.

**LA VII ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE LA CLAC****RESUELVE:**

1. Que los apéndices que forman parte de esta Resolución y que aparecen abajo enumerados tienen como objetivo definir la política y el establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC con relación a la protección del medio ambiente:

Apéndice A - Política general

Apéndice B - Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Apéndice C - Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

- Apéndice D - Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3
  - Apéndice E - Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con el ruido
  - Apéndice F - Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
  - Apéndice G - Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
  - Apéndice H - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
  - Apéndice I - Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves
  - Apéndice J - Impulso a los combustibles sostenibles de la aviación SAF
2. Solicitar a todos los Estados miembros continuar apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
  3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución A41-20, se encargue de presentar un análisis de esta, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, la orientación e introducción de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

#### **APÉNDICE A**

##### **Política general**

1. Declarar que la CLAC, consciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil y de su responsabilidad, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región y en armonía con el medio ambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la CLAC y sus Estados Miembros, procurarán:
  - a) limitar o reducir; la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves,
  - b) el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local,
  - c) el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial;
  - d) y garantizar la futura resiliencia del transporte aéreo adaptando su infraestructura y operaciones a las consecuencias del cambio climático.
2. Acoger las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo adopte las medidas necesarias para mantenerse informado sobre todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones. Especialmente: en el conocimiento y evaluación de los impactos que la aviación genera; la aparición de nuevas tecnologías innovadoras y fuentes de energía limpia y renovable para un oportuno proceso de evaluación e incorporación; las herramientas de seguimiento de la OACI y sus actualizaciones; la interdependencia, las ventajas y desventajas asociadas a las medidas de reducción de los efectos ambientales adversos de la aviación para mejorar la toma de decisiones; y, el establecimiento de indicadores ambientales relacionados con la aviación para

evaluar la eficacia de las acciones orientadas a atenuar el impacto ambiental de la aviación.

4. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de participación, apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.

## **APÉNDICE B**

### **Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente**

1. Acoger la adopción, por la Asamblea de la OACI, de la modificación de la norma respecto al ruido de las aeronaves que figuran en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 14, establecido por la Resolución A41-20, así como las ya preestablecidas en el Anexo 16 Volumen I.
2. Recomendar al Comité Ejecutivo a apoyar, con la ayuda y la cooperación de los grupos de expertos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, el desarrollo de las labores de la OACI relacionadas con el establecimiento de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.
3. Solicitar a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para coordinar el tratamiento de las cuestiones de medio ambiente con miras a ampliar su conocimiento y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros adoptar, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

## **APÉNDICE C**

### **Políticas y programas basados en un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves**

1. Alentar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica. Buscando un máximo de compatibilidad entre el desarrollo seguro, económicamente eficaz y ordenado de la aviación civil, y la preservación del medioambiente
2. Exhortar a los Estados miembros a adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.
3. Instar a los Estados miembros a instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
  - (a) la evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;
  - (b) la evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas

máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y

- (c) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.
4. Instar a los Estados miembros a promover y apoyar los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otras inquietudes ambientales.
  5. Exhortar a los Estados miembros a aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido y aplicar medidas de atenuación para las compatibles. (apéndice F indica lo compatible)
  6. Instar a los Estados miembros a aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional teniendo en cuenta las interdependencias y otras inquietudes ambientales.
  7. Exhortar a los Estados miembros a no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución.
  8. Solicitar a los Estados miembros cooperar estrechamente, en la medida de lo posible, para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.
  9. Solicitar a los Estados miembros asegurar que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no-discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago.
  10. Solicitar a los Estados miembros mantener informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.
  11. Solicitar al Comité Ejecutivo evaluar continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la CLAC que sea necesaria para ayudar a los Estados miembros a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.

#### **APÉNDICE D**

##### **Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3**

1. En el caso que la introducción de restricciones a las operaciones a este tipo de aeronave sea considerada necesaria por el Estado miembro, no deberá hacerse sin antes tomar en cuenta:
  - a) si la eliminación de este tipo de aeronave proveerá los beneficios al medio ambiente necesarios en los alrededores de los aeropuertos;
  - b) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden alcanzarse con reglamentos que impidan a sus explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de estas;
  - c) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden ser obtenidos por medio de:
    - restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso se haya determinado y

declarado que genera problemas de ruido;

- restricciones limitadas a los períodos en que se registra la mayor perturbación por el ruido; y
  - d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados miembros interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable sobre esta intención.
2. Instar a los Estados que, a pesar de las consideraciones descritas en párrafo 2 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves para:
- a) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años desde de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
  - b) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna aeronave equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; e,
  - c) informar a la CLAC, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.
3. Exhortar a los Estados miembros a seguir colaborando bilateral y regionalmente, a fin de:
- a) disminuir las repercusiones del ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos, minimizando los costos económicos para los explotadores de aeronaves; y
  - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países de la región con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual.
4. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4.
5. Instar a los Estados miembros para que ayuden a los explotadores de aeronaves en su esfuerzo por acelerar la modernización de sus flotas, facilitando el arrendamiento o la compra de aeronaves con mejores tecnologías, e incluso suministrar cooperación técnica multilateral donde sea apropiado.
6. Instar a los Estados miembros para que sólo implementen algún tipo de restricción en cuanto a la operación de aeronaves, en caso necesario, luego de desarrollar y adoptar una política como parte del enfoque equilibrado, considerando:
- a) la planificación de la utilización de los terrenos en áreas cercanas a los aeropuertos internacionales para reducir, al mínimo, cualquier utilización de los terrenos para fines residenciales, educacionales, culturales, de salud u otros que puedan ser afectados negativamente por el ruido de las aeronaves;
  - b) la utilización de procedimientos operacionales para la reducción del ruido de las aeronaves; y,

- c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

## **APÉNDICE E**

### **Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido**

1. Solicitar a los Estados miembros que, siempre que sea posible, se adopten cualesquiera restricciones a las operaciones solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas al medio ambiente previstas y las repercusiones perjudiciales posibles.
2. Solicitar a los Estados miembros a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves antes de evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C a esta resolución.
3. Solicitar a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula 2 anterior, permitan la introducción de restricciones a las operaciones de aeronaves, en un aeropuerto, que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, y que:
  - a) basen dichas restricciones en el desempeño acústico de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
  - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
  - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial, cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
  - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (e.g. servicios de larga distancia);
  - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países de la región para evitar imposición de costos elevados;
  - f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un periodo de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
  - g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable; e,
  - h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros interesados, acerca de todas las restricciones impuestas.

## **APÉNDICE F**

### **Planificación y gestión de la utilización de los terrenos**

1. Instar a los Estados miembros que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 de acuerdo con el Apéndice D de esta resolución para preservar al máximo las ventajas alcanzadas en las comunidades locales, por la reducción del ruido en estos aeropuertos, evitando la utilización de los terrenos incompatibles con las actividades

aeronáuticas o la invasión de área adyacentes a los mismos.

2. Instar a los Estados miembros a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización de los terrenos incompatible con las actividades aeronáuticas o la invasión en las áreas cercanas a los mismos.
3. Instar a los Estados miembros cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
  - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas con actividades sensibles al ruido;
  - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
  - c) definan zonas cercanas a los aeropuertos que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta la densidad de la población y su crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para el uso adecuado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
  - d) sancionen leyes, den orientación u otros medios apropiados para lograr la compatibilidad entre la operación de los aeropuertos y los criterios adoptados para la utilización de los terrenos en zonas adyacentes a los mismos; y
  - e) se aseguren que las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información de fácil lectura y comprensión acerca de las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo acoger la orientación contenida en el “Manual de Planificación de Aeropuertos” (Doc 9184 Parte 1 [2nda Edición] y Doc 9184 Parte 2 [4ta Edición]) con respecto a la elaboración de las directrices para los Estados miembros acerca del control de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos.
5. Solicitar al Comité Ejecutivo establecer procedimientos para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

## **APÉNDICE G**

### **Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico**

1. Reafirmar la importancia de una política que garantice que no se producirá ninguna situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial.
2. Orientar al Comité Ejecutivo para que, en observancia del Apéndice G de la Resolución A41-20 de la OACI y de otros documentos pertinentes a la operación de aeronaves supersónicas, se consideren debidamente los problemas que pueden ser generados para el público, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, y que se tomen medidas para colaborar con la comunidad internacional en asuntos como la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público” y el establecimiento de sus límites correspondientes.



**APÉNDICE H**  
**Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera**

1. Adoptar procedimientos para atender las cuestiones relativas a las repercusiones de la aviación civil en la atmósfera en el seno de la CLAC, a partir de los principios y directrices establecidos en los Apéndices H e I de la Resolución <sup>a</sup>41-20 de la Asamblea de la OACI.
2. Solicitar a los Estados miembros continuar cooperando estrechamente con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU).
3. Solicitar a los Estados miembros continuar estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, elaborar propuestas concretas y proporcionar sugerencias al Comité Ejecutivo y a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones para los países en la región.
4. Solicitar a los Estados miembros fomentar la aplicación de medidas operacionales, como la reestructuración eficiente de sus rutas, para limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.
5. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
6. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales en el nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

**APÉNDICE I Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)**

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), acogiendo con beneplácito la resolución A41-22 de la OACI referente al Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA). Conducentemente de su parte se indica los siguientes enunciados:
2. Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y reconociendo asimismo la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medio Ambiente (CEC), su Órfano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSA. La CLAC en el espíritu de cooperación y desarrollo de las actividades en pro del medio ambiente apoya e insta a sus Estados Miembros a adoptar las medidas, normas, métodos y recomendaciones que resulten de los foros que la OACI ha definido que mitigen y/o reduzcan las emisiones de la aviación internacional.
3. Reconociendo los documentos de soporte para el CORISA, el Anexo 16 Volumen IV primera edición, incluyendo sus procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) y la segunda edición del manual técnico-ambiental (ETM Doc 9501 Volumen IV) que incluye procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSA, así como otros documentos de apoyo que hacen referencia directa al Anexo 16 Vol. IV.

4. Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados Miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implementación del CORSIA, en especial por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que en el caso Latinoamérica AESA, SENASA y algunos de estos financiado por EASA en el marco del proyecto EU-LAC-APP II que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para la implementación del esquema con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO<sub>2</sub> al Registro Central del CORSIA;
5. *Celebrando* la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, y 115 Estados para 2023, particularmente las otras regiones de OACI, esperando que ese mismo espíritu de participación se manifiesta en la región centroamericana;
6. *Ponderando* que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;
7. *Reconociendo* que las MBM no deberían aplicarse por *duplicado* y que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional *sólo deberían contabilizarse una vez*;
8. *Reafirmando* la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar otros sectores en la lucha contra el cambio climático y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;
9. *Recordando* la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;
10. Reconoce los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y afirma la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
11. Exhorta a que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;
12. Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el

mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiaría en particular en los lugares más vulnerables especialmente a los Estados en desarrollo;

13. Reconociendo las circunstancias especiales y las capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;
14. Instando y reconociendo los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirmando* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;
15. Solicita se fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alentando* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior.

#### **APÉNDICE J**

##### **Impulso a los combustibles sostenibles de la aviación SAF**

1. La Comisión latinoamericana (CLAC) promueve por medio de un grupo AD-HOC específico que impulsa el desarrollo los combustibles sostenibles de la aviación, como una alternativa para la sostenibilidad de las operaciones aéreas.
2. A través del tiempo las diversas generaciones de combustibles sostenibles han evolucionado buscando su mayor eficiencia, de lo cual existen diversos ejemplos colaborativos en Latinoamérica. Desde la comisión latinoamericana CLAC se alienta a sus Estados Miembros a continuar en la investigación y desarrollo de normativa que permita potencia a Latinoamérica en esta materia.
3. Así mismo, recomienda la participación de los Estados en las diversas conferencias realizadas a nivel mundial sobre combustibles sostenibles de la aviación (SAF).
4. De igual manera demanda de la OACI una participación más activa en cuanto a la gestión de recursos, para la transferencia tecnológica necesaria para la construcción y desarrollo de capacidades.
5. Esto permitirá alcanzar con mayor facilidad los objetivos ambientales de la aviación respecto a la reducción de las emisiones de gases como el CO<sub>2</sub> del transporte aéreo internacional, como se ha planteado en el compromiso Net Zero 2050.

***La presente Resolución reemplaza a la Resolución A18-07.***