



CLAC/GEPEJTA/56-NE/08

15/07/24

**QUINGUAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/56)**  
(San Salvador, El Salvador 17 – 19 de julio de 2024)

**Cuestión 7 del**

**Orden del Día: Medio Ambiente**

**Directrices ambientales de la CLAC: revisión de la Resolución A18-07**

(Nota de estudio presentada por Brasil)

**Antecedentes**

1. La Resolución A18-07, de 2008, se constituye como la Declaración de la Política y Establecimiento de Prácticas Permanentes de la CLAC relativas a la Protección del Medio Ambiente. En términos generales, dicha Resolución define la visión de los Estados miembros acerca de las principales políticas de la OACI en materia de medio ambiente, incluyendo ruido aeronáutico, calidad del medio ambiente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, impacto de emisiones y medidas basadas en mercado.
2. Ocurre que esta Resolución ya está desactualizada no solo en términos de referencias a los documentos de la OACI, sino también a los conceptos sobre estos asuntos.
3. Además, desde 2008, la comunidad internacional ha ampliado los asuntos discutidos en lo que se refiere a la agenda de protección del medio ambiente, como, por ejemplo, el CORSIA y los SAFs.
4. Por ello, la macrotarea de medio ambiente propone una discusión amplia entre los miembros sobre los principales temas medioambientales de modo que la actualización de dicha Resolución contemple las posiciones comunes de Latino América en esta agenda.

**Propuesta**

5. La Resolución A18-7 está constituida por los siguientes apéndices, que reflejen las discusiones de la agenda ambiental de la OACI en la época que fue adoptada:

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

6. Em términos generales, cada uno de estos apéndices repercute la estructura de las resoluciones de la OACI en materia medioambiental, con una visión de cómo la región puede contribuir para la implementación de los objetivos de la OACI. Algunos de estos asuntos son más técnicos e incluyen los procesos de certificación del producto aeronáutico para ruido y emisiones. Otros temas se relacionan a las competencias de las autoridades aeronáuticas para reglamentar las operaciones de la aviación para reducir impacto de ruido en los aeropuertos o restringir determinadas operaciones. Por fin, hay cuestiones que no están a cargo de las autoridades de aviación, una vez que requieren acciones de diversos actores internos de los Estados, como es el caso de planificación y gestión de terrenos.
7. Además, desde 2008, cuando esta Resolución ha sido adoptada por la CLAC, la comunidad internacional ha ampliado sus discusiones sobre las acciones y medidas de la aviación para contribuir con los esfuerzos globales de reducción del impacto ambiental del sector. En 2010, la OACI ha adoptado el compromiso de neutralidad de carbono a partir de 2020 con basis en una canasta de medidas. En esta canasta fue adicionada, en el 2016, el CORSIA – mecanismo basado en mercado para la reducción y compensación de las emisiones de la aviación internacional. En 2022, los Estados-miembros de la OACI adoptaron un compromiso aún más ambicioso para la aviación internacional – emisiones netas cero de carbono para 2050.
8. Además, más recientemente, los combustibles más limpios de aviación, que incluyen los SAFs e los LCAFs, tienen ganado proyección en la agenda y son considerados como una de las principales medidas para la descarbonización de la aviación. En la CAAF/3, llevada a cabo en noviembre de 2023, los Estados miembros adoptaron el objetivo de reducción de 5% de emisiones de carbono por el uso de SAF, LCAF y otros combustibles más limpios de aviación hasta el 2030.
9. Estos compromisos ambientales y las medidas relacionadas a la implementación del CORSIA, respetando las fases del mecanismo y su característica voluntaria, y el fomento de combustibles

más limpios de aviación son fundamentales para que permitir la descarbonización de la aviación de la región latinoamericana.

10. Especialmente, los Estados de la CLAC tienen un potencial inmenso para el desarrollo de los SAFs, dado que hay una diversidad de materias-primas disponibles y que pueden ser convertidas en combustible de aviación, cumpliendo a requisitos y criterios robustos de sostenibilidad ambiental.
11. Más aún, la región también tiene el potencial de desarrollar proyectos de compensación (*offsetting*) que pueden ser elegibles para el CORSIA. Es decir, la región puede ofertar unidades de emisiones a ser utilizadas por las aerolíneas de la región (y de otras regiones) para fines de cumplimiento de sus obligaciones en el CORSIA.
12. Por consiguiente, se propone que la revisión de la Resolución A18-07 sea extensa de modo a que se actualicen no solo las referencias a los objetivos y las políticas de la OACI en la materia, sino también los intereses, los objetivos y las prioridades de los países de la CLAC en esta agenda.
13. Se propone, además, que la actualización de dicho documento consolide la Política y los Objetivos de la CLAC relativas a la Protección del Medio Ambiente en los siguientes pilares: (i) Implementación del CORSIA y promoción de proyectos regionales de compensación de emisiones; (ii) Fomento de producción regional y uso de combustibles más limpios de aviación.

#### **Acciones**

14. Se invita al GEPEJTA a:
  - a) Tomar nota de las informaciones presentadas;
  - b) Aprobar los principales ejes temáticos que fundamentan la actualización de la Resolución A18-7, conforme párrafo 13;
  - c) Solicitar al Grupo ad hoc de Medio Ambiente que presente un borrador de actualización de la Resolución A18-7 con basis en los pilares propuestos en párrafo 13; y
  - d) Nombrar expertos para apoyar los trabajos del Grupo ad hoc de Medio Ambiente.