



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

CLAC/GEPEJTA/59-NE/07

CORRIGENDUM

09/07/25

**QUINCUGÉSIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/58)**

(San José, Costa Rica, 8 a 11 de julio de 2025)

**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 el mercado.
2. En el GEPEJTA/56, los expertos aprobaron la propuesta de reconfiguración de dicha Resolución, con base 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.
3. En el ámbito del grupo ad hoc de medio ambiente, se discutieron principios generales que deben orientar la actualización de dicha resolución teniendo en cuenta las dos temáticas principales mencionadas. A partir de esas discusiones, se ha elaborado una minuta de resolución que será presentada en el próximo foro del GEPEJTA para su consideración y debate.
4. Finalmente, en el GEPEJTA/57, realizado en Brasilia, entre los días 13 y 14 de noviembre de 2024, fue aprobada la propuesta de una resolución que sustituya la A18-07, así como las directrices que guiarán el documento normativo.
5. Así, un borrador de resolución ha sido elaborado para deliberación del GEPEJTA/58, en Lima, entre los días 23 y 24 de abril de 2025, y su texto fue aprobado por los países miembros. Aun así, se registraron sugerencias de modificación en algunos puntos de la resolución en cuestión.

6. Una vez consolidadas las modificaciones propuestas, junto con sus respectivas justificaciones, esta nota de estudio tiene como objetivo presentar al GEPEJTA/59, en San José, los días 24 y 25 de julio de 2025, las modificaciones puntuales propuestas para su deliberación.

Propuesta

7. Los Estados de la CLAC están comprometidos con los objetivos ambientales de la OACI y en promover medidas que reduzcan el impacto de la aviación sobre el medio ambiente, especialmente tras los objetivos del Acuerdo de París de 2015 y en particular, la Meta Aspiracional de Largo Plazo (LTAG) de Emisiones Netas de Carbono Cero de la Aviación Internacional para 2050, acordada en el seno de la OACI. Sin embargo, hay características y realidades regionales que deben ser consideradas para la implementación de los objetivos de la OACI, dado que los Estados de la región comparten desafíos que requieren una actuación coordinada e integrada para que se promueva el desarrollo sostenible e inclusivo.

8. La región aún tiene un potencial inmenso de crecimiento de su transporte aéreo y la necesidad de aumentar la conectividad doméstica, intra y extra regional. Al mismo tiempo, los países de la región tienen el potencial de contribuir significativamente al proceso de descarbonización de la industria de aviación, ya sea por medio del ofrecimiento de bonos de carbono o por la producción a gran escala de combustibles sostenibles de aviación (SAF), los combustibles de baja intensidad de emisiones, los llamados LCAF (*Low Carbon Aviation Fuels*) y otras energías de aviación más limpias.

9. Así, las directrices ambientales de la CLAC se proponen ser un documento que considera los potenciales de la región y reconoce las distintas realidades de los países, buscando reflejar de manera equilibrada los intereses y objetivos comunes de los Estados de la CLAC.

10. Los principios seleccionados para guiar la resolución fueron establecidos y aprobados por los Estados Miembros durante el GEPEJTA/57, celebrado en Brasilia en noviembre de 2024. Estos principios están orientados a los temas de implementación de CORSIA y al impulso de proyectos regionales de compensación de emisiones, así como a la promoción de un mercado de combustibles sostenibles de aviación y otros combustibles de aviación más limpios (SAF, LCAF y otros combustibles de aviación más limpios, incluyendo el Hidrógeno).

11. En seguimiento a estos principios, se elaboró un proyecto de resolución que fue presentado en el GEPEJTA/58, en Lima, en abril de 2025, cuyo texto principal fue aprobado, aunque se recibieron propuestas de modificaciones textuales, las cuales se presentan a continuación.

Alteraciones propuestas:

12. Se propusieron las siguientes modificaciones textuales en el proyecto de resolución aprobado:

12.1. En la parte inicial de la resolución, se propone la eliminación del fragmento “(...) aprobados por la OACI bajo el Anexo 16 Volumen IV y (...)” del punto 1, que define qué se entiende por SAF a los efectos de la resolución. Esta propuesta se justifica en el hecho de que los criterios de sostenibilidad para los CEF están establecidos en el documento de la OACI titulado *'Criterios de sostenibilidad de CORSIA para combustibles elegibles en el marco de*

CORSIA'. Por lo tanto, se considera más apropiado hacer referencia a dichos criterios de manera general como "definidos por la OACI", sin hacer mención específica a los SARPs.

"CONSIDERANDO para fines de esta resolución las siguientes definiciones:

SAF (Combustible de Aviación Sostenible, por sus siglas en inglés: Sustainable Aviation Fuel) se refiere a cualquier combustible de aviación que cumpla con los criterios de sostenibilidad ~~aprobados por la OACI bajo el Anexo 16 Volumen IV y~~ que pueda reducir en por lo menos 10% las emisiones de CO₂ en comparación con los combustibles fósiles tradicionales, y que cumpla con estándares técnicos, como los establecidos por ASTM International, para garantizar su compatibilidad con las aeronaves y la infraestructura existente."

- 12.2. En el punto 2.1, se propone sustituir el texto "(...) con el objetivo del crecimiento neutral de emisiones de carbono a partir del 2020 de la OACI y, por lo tanto, (...)" por el siguiente texto: "(...) su compromiso con una implementación sólida del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional (...)".

La justificación de esta modificación se basa en que los criterios de sostenibilidad para los CEF están definidos en un documento específico de la OACI, titulado 'Criterios de sostenibilidad de CORSIA para combustibles elegibles en el marco de CORSIA'. En este sentido, se considera más adecuado referirse a dichos criterios de manera general como "definidos por la OACI", sin hacer mención directa a los SARPs, con el fin de mantener una redacción más amplia y coherente con el enfoque normativo adoptado. Además, esta modificación tiene como objetivo señalar claramente que América Latina respalda la implementación de CORSIA.

~~"2.1. Los Estados de CLAC afirmar su compromiso con una implementación sólida del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) , como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional con el objetivo de el crecimiento neutral de emisiones de carbono a partir del 2020 de la OACI y, por lo tanto, expresan su apoyo a la implementación, como parte de la canasta de medidas del sector, del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) con el propósito de mitigar el impacto ambiental del sector, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados.. "~~

- 12.3. En el punto 2.3.1, se sugiere la inserción de una aposición complementaria, según el texto en gris que se presenta a continuación, con el fin de aclarar que el CORSIA cuenta con criterios establecidos en un Anexo de la OACI y que sus normas no deben ser modificadas en el proceso de incorporación a la legislación nacional por parte de los Estados.

"2.3.1 Desarrollen los marcos regulatorios y operativos que faciliten la implementación del CORSIA, de manera unificada, de conformidad con el Volumen IV del Anexo 16 del Convenio de Chicago, y la promoción de proyectos de compensación de carbono que cumplan con los criterios de elegibilidad de las unidades de emisión."

- 12.4. Se sugirió la creación del punto 2.3.5 que se presenta a continuación, con la justificación de enfatizar que, tratándose de la aviación internacional, el CORSIA debe ser reconocido como el esquema de compensación que los Estados deben seguir.

“2.3.5. Respalden la exclusividad de CORSIA como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional, y evitar la introducción de un mosaico de medidas regionales o nacionales basadas en el mercado (MBMs) para la aviación internacional.”

- 12.5. Se sugirió la inclusión de textos para abordar la cuestión de adaptación climática, con la justificación de que se adaptación y mitigación deben estar tratadas con el mismo nivel de importancia. Así siendo, los siguientes textos son propuestos:

“CONSIDERANDO que la aviación se enfrenta a la imperante necesidad de adaptarse a los impactos del cambio climático para mantener la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad de las operaciones aéreas;”

(...)

“Adaptación al Cambio Climático del Sector de la Aviación

4.1. Se insta a los Estados a que compartan las mejores prácticas de adaptación del sector aeronáutico como resultado del cambio climático.

4.2. Se insta a los Estados a que realicen evaluaciones de riesgos ambientales que pudieran afectar la eficiencia, regularidad y seguridad de las operaciones aéreas.

4.3. Se instar a los Estados a que desarrollen planes de adaptación del sector aeronáutico ante el cambio climático en función de los riesgos ambientales identificados.

4.4. Se solicita al Comité Ejecutivo de la CLAC que desarrolle políticas, directrices y orientaciones que promuevan la adaptación climática en el sector de la aviación.”

Conclusión

13. Con base en esta propuesta y las consideraciones de los expertos del GEPEJTA, se propone que la minuta de resolución sea presentada y discutida en la próxima reunión del GEPEJTA en 2025, con miras a su posterior sumisión al Comité Ejecutivo para aprobación por la Asamblea de la CLAC.

Acciones

14. Se invita al GEPEJTA a:
- a. Tomar nota de las informaciones presentadas;
 - b. Discutir la aprobación de los cambios textuales propuestos en esta nota de estudio, sin que cambien los principios fundamentales de la minuta de resolución.

**DIRECTRICES DE LA POLÍTICA DE LA CLAC RELATIVAS A LA PROMOCIÓN DEL
DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AVIACIÓN DE LATINOAMÉRICA Y DEL
CARIBE**

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC son parte de los esfuerzos globales para la reducción del impacto ambiental de la aviación y para la promoción de una transición energética justa y equitativa del transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO para fines de esta resolución las siguientes definiciones:

1. **SAF (Combustible de Aviación Sostenible, por sus siglas en inglés: *Sustainable Aviation Fuel*)** se refiere a cualquier combustible de aviación que cumpla con los criterios de sostenibilidad ~~aprobados por la OACI bajo el Anexo 16 Volumen IV y~~ que pueda reducir en por lo menos 10% las emisiones de CO₂ en comparación con los combustibles fósiles tradicionales, y que cumpla con estándares técnicos, como los establecidos por ASTM International, para garantizar su compatibilidad con las aeronaves y la infraestructura existente.
2. **LCAF (Combustible de Aviación con Bajo Carbono, por sus siglas en inglés: *Lower Carbon Aviation Fuel*)** se refiere a combustibles de aviación derivados de fuentes fósiles pero que presentan una menor huella de carbono (10% de reducción mínima) en comparación con el **Jet A / Jet A-1** convencional.
3. **Otros combustibles de aviación más limpios** se refieren a fuentes de energía alternativas que pueden contribuir a la descarbonización del sector, pero que **no entran en la categoría de SAF o LCAF**, que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en comparación con el Jet A/Jet A-1. Son ejemplos de otros combustibles de aviación más limpios el hidrógeno (H₂), los combustibles sintéticos (*e-fuels*), la electricidad y Gas Natural Licuado (GNL) o Gas Licuado del Petróleo (GLP).

CONSIDERANDO que la aviación se enfrenta a la imperante necesidad de adaptarse a los impactos del cambio climático para mantener la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad de las operaciones aéreas;

RECONOCIENDO que los Estados de la región tienen una importante capacidad de contribuir económica, social y ambientalmente a la cadena de valor para el desarrollo, producción y comercialización de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación;

RECONOCIENDO que la integración de un mercado regional de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la Aviación en América Latina y el Caribe es esencial para promover una aviación más sostenible y eficiente en la región, con la disminución de los costos de la transición energética;

RECONOCIENDO que las medidas de mitigación de la aviación deben desarrollarse y llevarse al mercado de manera económicamente viable, rentable y social y ambientalmente aceptable y de acuerdo con las circunstancias nacionales;

RESUELVE

1. Aprobar las directrices de la política de la CLAC relativas a la promoción del desarrollo sostenible de la aviación latinoamericana y del Caribe, con base en los siguientes pilares:
 - (i) Implementación de la canasta de medidas la reducción del impacto ambiental de la aviación y la promoción de proyectos regionales de compensación de emisiones; y
 - (ii) Fomento de producción y consumo regional de combustibles más limpios de aviación.
2. Solicitar a todos los Estados miembros que continúen apoyando activamente la implementación de las directrices de la política aprobadas por la Asamblea de la CLAC.

Apéndice A

Directrices de la política de la CLAC relativas a la promoción del desarrollo sostenible de la aviación latinoamericana y del Caribe

1.1. Constituyen directrices generales de la política de la CLAC relativas a la promoción del desarrollo sostenible de la aviación:

1.1.1. La adopción de medidas efectivas con miras a cumplir con los compromisos internacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), reconociendo la importancia de la aviación civil en la transición hacia una economía baja en carbono;

1.1.2. La promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo regional, permitiendo el crecimiento económico, respetando la estructura de costos

de los países de la región, así como reduciendo al máximo los impactos sobre los pasajeros, reconociendo la importancia del trabajo conjunto y constante entre el sector público y privado para el desarrollo, implementación y seguimiento de mecanismos de incentivos y financiamiento.

1.1.3. Respeto a las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, teniendo en cuenta las características, las capacidades y las realidades de los países de la región;

1.1.4. Enfoque holístico en la implementación de la canasta de medidas de mitigación, incluyendo mejoras tecnológicas y operacionales, desarrollo de infraestructura verde y uso de combustibles sostenibles de aviación.

Implementación del CORSIA y proyectos de compensación de emisiones

2.1. Los Estados de CLAC afirman su compromiso con una implementación sólida del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional con el objetivo de el crecimiento neutral de emisiones de carbono a partir del 2020 de la OACI y, por lo tanto, expresan su apoyo a la implementación, como parte de la canasta de medidas del sector, del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) con el propósito de mitigar el impacto ambiental del sector, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados.

2.1.1. Los Estados miembros de la CLAC deben establecer mecanismos eficaces de vigilancia, reporte y verificación (MRV) que permitan cuantificar las emisiones de CO₂ de las aerolíneas de acuerdo con los requisitos del volumen IV del Anexo 16 del Convenio de Chicago.

2.1.2. Los Estados miembros buscarán armonizar las normativas nacionales con el esquema de la OACI para fortalecer la integración de los países de América Latina en el mercado global de la aviación sostenible.

2.1.3. Los Estados miembros de la CLAC deben buscar establecer mecanismos de cooperación regional con miras al intercambio de datos, informaciones y mejores prácticas que permitan implementar el MRV de manera robusta.

2.2. Se insta a los Estados miembros de la CLAC a desarrollar proyectos elegibles de compensación de carbono como herramienta esencial para apoyar el cumplimiento de los objetivos climáticos de la región y como forma de contribuir para la efectiva implementación del CORSIA.

2.2.1. Cuando del desarrollo de proyectos de compensación, los Estados miembros deben buscar formas de fomentar la creación y la certificación de proyectos de compensación de carbono que cumplan con los criterios de elegibilidad del CORSIA, asegurando su contribución al desarrollo sostenible de las comunidades locales.

2.2.2. Las iniciativas desarrolladas de proyectos de compensación, alineados con el artículo 6, del Acuerdo de París, deben promover iniciativas de reforestación, energía renovable, eficiencia energética y captura de carbono, priorizando aquellas que aporten beneficios ambientales y socioeconómicos significativos, y fomentando iniciativas basadas en la naturaleza para aprovechar la inmensa biodiversidad de la región.

2.2.3. Los proyectos de compensación de carbono deben impulsar la colaboración entre sectores público y privado para el financiamiento y la implementación de estos proyectos.

2.2.4. La implementación del CORSIA y el desarrollo de proyectos de compensación visan garantizar que beneficios concretos para América Latina sean generados, incluyendo la atracción de inversiones verdes, la generación de empleo en sectores sostenibles, el fortalecimiento de la competitividad del sector aeronáutico, así como contribuir activamente con la mitigación del cambio climático y con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

2.3. Se recomienda a los Estados Miembros de la CLAC que:

2.3.1 Desarrollen los marcos regulatorios y operativos que faciliten la implementación del CORSIA, de manera unificada, de conformidad con el Volumen IV del Anexo 16 del Convenio de Chicago, y la promoción de proyectos de compensación de carbono que cumplan con los criterios de elegibilidad de las unidades de emisión.

2.3.2 Fomenten la cooperación entre el sector público y privado para optimizar la ejecución de proyectos de compensación en sus jurisdicciones.

2.3.3. Fomenten, a nivel regional, acciones de capacitación técnica y soporte en lo que se refiere a implementación del CORSIA y de proyectos de compensación de emisiones para la aviación.

2.3.4. Siempre que sea posible, establezcan incentivos regulatorios que promuevan la adopción de prácticas sostenibles en la aviación.

2.3.5. Respalden la exclusividad de CORSIA como la única medida global basada en el mercado para la aviación internacional, y evitar la introducción

de un mosaico de medidas regionales o nacionales basadas en el mercado (MBMs) para la aviación internacional.

Combustibles Sostenibles de Aviación y Otros Combustibles de Aviación más Limpios

3.1 Los Estados miembros buscarán adoptar medidas para la promoción de un mercado regional integrado de combustibles sostenibles de aviación, incluyendo de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, con base en los siguientes principios:

3.1.1. Adopción de políticas y marcos regulatorios agnósticos y neutros cuanto a las rutas tecnológicas y las materias-primas de producción de SAF, LCAF, y otros combustibles más limpios de aviación, y que tengan en cuenta el impacto en emisiones y costos, la asequibilidad y que eviten las medidas extraterritoriales;

3.1.2. Reconocimiento de los criterios de sostenibilidad, certificación de sostenibilidad y metodología de evaluación de las emisiones de todo el ciclo de vida que se aplican a los combustibles admisibles en el marco del CORSIA;

3.1.3 Promoción de la transición energética justa de la aviación y apoyo a los Estados en la definición de políticas públicas orientadas al fomento de la cadena de producción, suministro y consumo de SAF en la región, respetando las distintas realidades de cada país.

3.1.4 Adopción de criterios de sustentabilidad armonizados de certificación de combustibles en la región de manera que también se capturen las variaciones de producción provocadas por los cambios climáticos en la región, y de acuerdo con sus circunstancias especiales y sus capacidades respectivas.

3.2. Se insta a los Estados miembros de CLAC que:

3.2.1. Incentiven la constitución de un mercado regional integrado de SAF, LCAF y otros combustibles de aviación más limpios, de modo que las aerolíneas tengan acceso al combustible producido en la región, teniendo en cuenta aspectos como infraestructura para la logística de suministro y principales *hubs* aéreos, donde se establece la importancia de una planificación e inversión coordinada entre las partes interesadas para generar una disponibilidad adecuada y sostenible, teniendo en cuenta que la cadena de suministro es esencial para la transición energética; además del reconocimiento de un sistema de *Book & Claim* entre los países que facilite la comercialización de los mercados.

3.2.2. Promuevan inversiones públicas y privadas para la producción y consumo de SAF, LCAF y combustibles de aviación más limpios en la región, teniendo en cuenta la necesidad de equilibrio entre los objetivos ambientales del sector y los costos de los SAF, LCAF y los combustibles de aviación más limpios en la región de manera a no se limitar el potencial de crecimiento del transporte aéreo en la región.

3.3.3 Fomenten estudios de factibilidad técnica y económica para la producción de los SAF, LCAF y combustibles de aviación más limpios en la región, incluso por medio del apoyo de organismos multilaterales y regionales.

3.4. Se recomienda a los Estados Miembros de la CLAC que:

3.4.1. Incentiven, por medio de la CLAC, la cooperación regional para compartir experiencias, marcos regulatorios, datos y mejores prácticas que apoyen la constitución de capacidades y *expertise* en los países para la producción y consumo de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias.

3.4.2. Desarrollen estudios conjuntos para la promoción de un mercado integrado de producción, suministro y consumo de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias, de modo a permitir la transición energética justa y equilibrada del transporte aéreo regional.

Adaptación al Cambio Climático del Sector de la Aviación

4.1. Se insta a los Estados a que compartan las mejores prácticas de adaptación del sector aeronáutico como resultado del cambio climático.

4.2. Se insta a los Estados a que realicen evaluaciones de riesgos ambientales que pudieran afectar la eficiencia, regularidad y seguridad de las operaciones aéreas.

4.3. Se instar a los Estados a que desarrollen planes de adaptación del sector aeronáutico ante el cambio climático en función de los riesgos ambientales identificados.

4.4. Se solicita al Comité Ejecutivo de la CLAC que desarrolle políticas, directrices y orientaciones que promuevan la adaptación climática en el sector de la aviación.