



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

CLAC/CE/107 NE/02
07/08/25

CENTÉSIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO
(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de agosto de 2025)

Cuestión 9 del

Orden del Día: Actualización y proyectos de decisiones para la Asamblea de la CLAC y propuesta de Memorándum de Entendimiento entre Estados CLAC.

Actualización y proyectos de decisiones para la Asamblea de la CLAC
(Nota presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Por medio de la Resolución A22-17, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) estableció un instrumento para regular la elaboración, entrada en vigor, modificación y/o derogación de las decisiones de la Comisión. En ella se definen los métodos y procedimientos aplicables a cada caso, así como los conceptos de resoluciones, recomendaciones y conclusiones, conforme a lo señalado en el Artículo 3 de los Estatutos de la CLAC.
2. La Resolución A22-17, en su punto 7.3.1 dispone, “Las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la Comisión que no impliquen reformas al Estatuto y que caigan dentro de la esfera de la competencia exclusiva de las Autoridades de Aviación Civil serán aprobadas y entrarán en vigor durante la misma Asamblea en que fueron discutidas”.
3. El Compendio de Decisiones de la Comisión se encuentra publicado en la página web institucional y está organizado en diez capítulos temáticos que agrupan las decisiones adoptadas por la Asamblea de la CLAC: I. Asuntos de Transporte y Política Aérea; II. Asuntos de Gestión Aeroportuaria; III. Asuntos de Capacitación; IV. Asuntos de Seguridad Operacional; V. Asuntos de Medio Ambiente; VI. Asuntos de Facilitación y Seguridad (FAL/AVSEC); VII. Asuntos de Navegación Aérea; VIII. Coordinación entre los Estados Miembros; IX. Asuntos Estatutarios y Administrativos; y X. Decisiones Declaradas No Vigentes.

Desarrollo

4. En el GEPEJTA/56, la República Dominicana, punto focal responsable de la Macrotarea de Transporte y Política Aérea, presentó una Nota de Estudio donde planteó la necesidad de revisar las Resoluciones publicadas en “I. Asuntos de Transporte y Política Aérea”, a los fines de evaluar cuales de estos instrumentos ameritaban ser actualizados, enmendados, o derogados, y cuales se mantenían vigentes y no ameritaban cambios.

5. Un grupo Ah-hoc fue organizado para llevar a cabo la tarea del análisis de las resoluciones sobre transporte y política aérea, a saber: Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Asociación de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), coordinado por la República Dominicana con el apoyo de la Secretaria de la CLAC, que fueron analizadas durante las reuniones del Grupo de expertos hasta alcanzar una aprobación en el GEPEJTA/59 (Alajuela, San José, Costa Rica julio de 2025), que se contiene en el cuadro que se presenta como **Adjunto 1**.

6. En el GEPEJTA/56, los expertos también aprobaron el análisis la Resolución A18-07, de 2008 publicada en “V. Asuntos de Medio Ambiente”, que se constituye como la Declaración de la Política y Establecimiento de Prácticas Permanentes de la CLAC relativas a la Protección del Medio Ambiente.

7. El grupo ad hoc de medio ambiente (Chile, Costa Rica, El Salvador, República Dominicana y Uruguay, IATA y ALTA, coordinados por Brasil) trabajó en los principios generales para actualizar la Resolución A18-07, elaborando una minuta inicial que fue desarrollada progresivamente en los foros GEPEJTA/57 (Brasilia, noviembre 2024) y GEPEJTA/58 (Lima, abril 2025), donde se aprobó un borrador con observaciones y el GEPEJTA/59 (Alajuela, San José, Costa Rica julio de 2025) que finalizó la versión definitiva del proyecto de la nueva resolución sobre medio ambiente de la CLAC que se presente en el **Adjunto 2**.

8. Por otra parte, en el GEPEJTA/56, el delegado de la IATA presentó la Nota de Estudio NE-07: “Respondiendo a la creciente frecuencia y severidad de incidentes con pasajeros disruptivos”, En ese contexto, se acordó crear un grupo ad hoc que recoja la experiencia del Grupo Regional AVSEC/FAL, cuya secretaría es compartida con OACI SAM; OACI NACC; y la Secretaría de la CLAC, dado que ya había abordado esta problemática durante la pandemia. Se conformó un Grupo ad hoc compuesto por Brasil, Chile, Costa Rica, El Salvador y coordinado por el Uruguay. En el curso de los GEPEJTAS 57 y 58, con el material proporcionado por el grupo ad hoc, se elaboró la resolución que se contiene en el **Adjunto3**, y que fue aprobada técnicamente en el GEPEJTA/59.

Conclusión.

9. El grupo de expertos analizando las resoluciones existentes de la CLAC y sobre la base de los temas que merecen una orientación regional desarrolló el trabajo que se pone a disposición del Comité Ejecutivo, para luego enviarlo a la Asamblea. Las resoluciones pertinentes se refieren a asuntos

de transporte y política aérea, medio ambiente y asuntos de facilitación y seguridad (FAL/AVSEC).

10. En consecuencia, el Comité Ejecutivo debe pronunciarse sobre los siguientes asuntos:

10.1 **Asuntos de Transporte y Política Aérea**

-Derogación de las siguientes resoluciones:

- ResA15-01: Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (2002).
- ResA21-05: Guía de coordinación y colaboración entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional IATA (International Air Transport Association), para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los estados miembros de la CLAC (2014).

-Reemplazo de la siguiente resolución:

- ResA07-02: Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales (1986). El borrador de reemplazo de dicha resolución fue conocido y aprobado en su parte resolutive quedando pendiente la elaboración de sus considerandos.

-Enmienda de las siguientes resoluciones en conformidad a lo propuesto en la Nota de estudio:

- ResA15-09: Régimen tarifario de los pasajeros. 2002
- ResA15-19: Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. 2002
- ResA20-27: Orientaciones para el tratamiento de las reservas (formulación, aceptación y objeción) en el Acuerdo Multilateral de cielos abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2012).

-Continuar la revisión de los textos de las siguientes resoluciones:

- ResA20-03: Modelo de “Sistema Estadístico Integrado” (2012).
- ResA23-01: “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo” (2018).
- ResAE06-03: Dispone sobre medidas de equilibrio entre la protección al consumidor y la sostenibilidad financiera de las aerolíneas, durante la pandemia establecida por la OMS (2020).

- ResA24–01: Recomendaciones sobre medidas de apoyo a la aviación comercial de la región como consecuencia de la crisis del COVID-19 (2022).

10.2 **Asuntos de Medio Ambiente**

- Nueva resolución sobre medio ambiente que reemplaza la ResA18-07: Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente.

10.3 **Asuntos de Facilitación y Seguridad.**

- Nueva resolución sobre pasajeros insubordinados y/o perturbadores.

Medidas propuestas

11. Se invita al Comité Ejecutivo:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Pronunciarse sobre las propuestas de derogación, enmienda y reemplazo de las resoluciones de Transporte y Política Aérea.
- c) Pronunciarse sobre la nueva resolución sobre medio ambiente.
- d) Pronunciarse sobre la resolución referente a pasajeros insubordinados y/o perturbadores.
- e) Encargar a la Secretaría la preparación de las resoluciones aprobadas en el Comité Ejecutivo, para ser remitidas a la próxima Asamblea de la CLAC.

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS Y DEROGACIONES
RESOLUCIONES CLAC EN TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA.**

GRUPO AD HOC REVISIÓN DE RESOLUCIONES

1) ResA07-02: Recopilación de información relativa a la explotación de los servicios internacionales. 1986

Reemplazar por nueva resolución

Texto actual

RESUELVE

1. Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría de la CLAC una copia de los acuerdos bilaterales, memoranda de entendimiento y arreglos de cooperación celebrados por los Estados miembros y sus líneas aéreas que están vigentes, cuya divulgación sea considerada apropiada por los Estados, como así también de sus disposiciones nacionales sobre políticas y regulaciones del transporte aéreo internacional regular y no regular. Previamente, los Estados miembros enviarán a la Secretaría de la CLAC una lista de los documentos mencionados precedentemente, con el objeto de verificar si dichos documentos o parte de los mismos ya están disponibles en la citada Secretaría.

2. La Secretaría de la CLAC enviará semestralmente a los Estados miembros una lista relativa a la información mencionada en el párrafo 1) de la presente Resolución.

Texto propuesto:

1 Los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría información actualizada sobre el grado de apertura de rutas aerocomerciales, especificando los derechos de tráfico o libertades del aire otorgados mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, cualquiera sea su naturaleza, con el fin de facilitar el análisis regional correspondiente.

2 Asimismo, los Estados miembros proporcionarán a la Secretaría información actualizada sobre el marco jurídico que regula la actividad aerocomercial en sus respectivos países, distinguiendo expresamente entre disposiciones de origen nacional e instrumentos internacionales vigentes.

3 La Secretaría proporcionará un modelo estandarizado para la presentación de información solicitada sobre rutas aerocomerciales y sobre normativa vigente, el cual deberá actualizarse anualmente y estará disponible en el sitio web institucional, dentro del apartado correspondiente a la información de los Estados miembros.

4. Instar a los Estados miembros a publicar en sus respectivas páginas web institucionales los textos íntegros de los acuerdos que contengan derechos de tráfico aéreo. En caso de no ser posible, se les exhorta a proporcionar, a solicitud de otro Estado miembro, toda la

información pertinente sobre dicha materia, con el fin de facilitar la fluidez de la información.

2) ResA12-11: Sobre la utilización óptima de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana. 1996

Mantener

Se sugiere mantener íntegro el texto.

Comentario Secretaría

Tener presente la RESOLUCIÓN A19-9 PROCEDIMIENTO PARA LA “COOPERACIÓN HORIZONTAL” publicada en Capítulo VIII. COORDINACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS.

3) ResA15-01: Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina. 2002

Derogación

Derogar la resolución por haber surtido ya sus efectos.

4) ResA15-03: Coordinación entre el Transporte Aéreo y el turismo como estrategia dentro de los esquemas de la Integración Latinoamericana. 2002

Mantener

Se sugiere mantener íntegro el texto.

5) ResA15-09: Régimen tarifario de los pasajeros. 2002

Enmienda

Texto actual:

3. Adoptar las medidas necesarias para que las compañías aéreas, **cuando registren o soliciten la aprobación de sus paquetes tarifarios, presenten junto con ellos**, las condiciones de las tarifas a aplicar y, en la medida de lo posible, utilicen medios electrónicos que faciliten la transparencia y divulgación de la información tarifaria.

Texto propuesto:

3. Adoptar las medidas necesarias para que las compañías aéreas, ~~cuando registren o soliciten la aprobación de sus paquetes tarifarios, presenten junto con ellos,~~ **informen** las condiciones de las tarifas a aplicar y, en la medida de lo posible, utilicen medios electrónicos que faciliten la transparencia y divulgación de la información tarifaria.

6) ResA15-19: Protección al servicio público de transporte aéreo regular internacional. 2002

Enmienda

Agregar un nuevo considerando

Definir en un nuevo considerando el vocablo “retener” (*Rae “1 . Impedir que algo o alguien salga, se mueva o desaparezca.”*)

Agregar una frase en la parte resolutive

Declarar que, por las características señaladas, las aeronaves utilizadas en servicios regulares de transporte público internacional no deberían ser **retenidas** por las autoridades administrativas, sin que medie una resolución de un tribunal de justicia competente, **a menos que se trate de aspectos que ponen en peligro la seguridad operacional.**

7) ResA16-19: Orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, en intercambio de aeronaves en la región. 2004

Mantener

Se sugiere mantener íntegro el texto.

8) ResA17-01: Estrategia para implementar un «Sistema de Integración regional del transporte aéreo». 2006

Mantener

Se sugiere revisar el texto en el próximo periodo del Comité Ejecutivo en base a iniciativas de integración en la región.

9) ResA19-03: Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la comisión latinoamericana de aviación civil – Posibilidad de aplicación anticipada y Acta (Última actualización 19/12/2017).

Mantener

Se sugiere mantener íntegro el texto y proponer acciones de promoción para la adhesión al Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC.

10) ResA19-07: Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico. 2010

Mantener

Se sugiere mantener íntegro el texto.

11) ResA20-03: Modelo de “Sistema Estadístico Integrado”. 2012

Continuar el análisis

Proponer su derogación o enmienda en base al análisis del grupo ad hoc sobre dashboard de la estadística de la región.

12) ResA20-27: Orientaciones para el tratamiento de las reservas (formulación, aceptación y objeción) en el Acuerdo Multilateral de cielos abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. 2012

Enmienda

Agregar el siguiente texto.

“29. Dado que el Acuerdo de Cielos Abiertos no contempla una disposición sobre compatibilidad de su texto con otros instrumentos bilaterales o multilaterales que puedan encontrarse vigentes entre las mismas Partes y que concedan recíprocamente un mayor grado de derechos, es recomendable que al formular una reserva sobre los derechos contenidos en el Artículo 2, los Estados declaren expresamente que la reserva no afectará a lo acordado en todos o algunos de dichos otros instrumentos, cuando así sea el caso.”

13) ResA21-05: Guía de coordinación y colaboración entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional – IATA (International Air Transport Association), para la realización y entrega de los estudios sobre la contribución económica del transporte aéreo en la economía de los estados miembros de la CLAC. 2014

Derogar

En conformidad a lo señalado por el integrante de la IATA en el grupo ad hoc, se sugiere derogar la resolución porque ya ha cumplido sus efectos y porque los estudios económicos de la IATA se encuentran disponibles en la siguiente página web:

<https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/value-of-air-transport-country-reports/>

14) ResA23-01: “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”. 2018

Continuar el análisis

Proponer eventuales enmiendas en el próximo periodo del Comité Ejecutivo.

15) ResAE06-01: Protección de los consumidores de la industria de transporte aéreo. 2020

Mantener

Se sugiere mantener íntegro el texto.

16) ResAE06-03: Dispone sobre medidas de equilibrio entre la protección al consumidor y la sostenibilidad financiera de las aerolíneas, durante la pandemia establecida por la OMS. 2020

17) ResA24-01: Recomendaciones sobre medidas de apoyo a la aviación comercial de la región como consecuencia de la crisis del COVID-19. 2022

Continuar el análisis

Se sugiere fundir ambas resoluciones y proponer acciones anticipando posibles circunstancias extraordinarias regionales o globales. Continuar este análisis como tarea para el próximo Comité Ejecutivo.

18) ResAE7-01: Programa Estadístico de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).
Mantener
Se sugiere mantener íntegro el texto, sin perjuicio del análisis posterior del grupo ad hoc sobre estadística.

Proyecto 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 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;

LA ASAMBLEA DE LA CLAC 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, **que a continuación se indican y que forman parte íntegra de esta resolución:**

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 reafirman** 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 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 **buscan** 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 en 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 tal que no se limite el potencial** de crecimiento del transporte aéreo en la región.

3.2.3 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 **alienta** 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 **exhorta 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.

La presente resolución reemplaza a la Resolución A18-07.

Proyecto de RESOLUCIÓN

PASAJEROS INSUBORDINADOS Y/O PERTURBADORES

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado, en Chicago en 1944, en su Preámbulo establece como principios rectores "... a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada..." y que la OACI ha subrayado la importancia de que los Estados tomen medidas legales y administrativas apropiadas para prevenir y sancionar el comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores;

CONSIDERANDO que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC tiene por objetivo primordial el proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es 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 conducta insubordinada y/o perturbadora de los pasajeros tiene un impacto significativo en la operación de los vuelos y puede comprometer la seguridad y el orden a bordo de las aeronaves.

CONSIDERANDO la importancia de contar con procedimientos preventivos y correctivos estandarizados para el tratamiento de estos pasajeros, con el fin de garantizar la seguridad en el transporte aéreo y facilitar la labor de las autoridades, aerolíneas, aeropuertos y demás actores involucrados;

CONSIDERANDO que en la Segunda Reunión Virtual del Grupo Regional AVSEC/FAL, celebrada el 24 de septiembre de 2020, se formó un Grupo de Tarea con el objetivo de evaluar la problemática de los pasajeros insubordinados y/o perturbadores en el transporte aéreo de la región, en respuesta a la creciente preocupación de varios Estados por el aumento de estos incidentes, y la necesidad de capacitar adecuadamente al personal para gestionar situaciones de insubordinación o perturbación tanto en tierra como a bordo de las aeronaves;

CONSIDERANDO que la concientización de la sociedad y, en particular, de los usuarios del transporte aéreo sobre las consecuencias del comportamiento insubordinado y perturbador es una condición esencial para mitigar este problema; y que la mejora en la calidad de los datos disponibles es fundamental para permitir una respuesta más efectiva por parte de las autoridades competentes;

CONSIDERANDO que la correcta gestión de pasajeros insubordinados y/o perturbadores requiere la implementación de medidas de seguridad y procedimientos estandarizados tanto en tierra (aeropuertos), como en el aire (aeronaves), a fin de garantizar la seguridad de las operaciones, la protección de las aeronaves y el bienestar de los pasajeros y la tripulación;

CONSIDERANDO que la aplicación de sanciones penales, civiles o administrativos, especialmente la aplicación de multas, entre otras, pueden ser medidas idóneas para efectivamente desincentivar la conducta insubordinada de los pasajeros en el transporte aéreo, reduciendo la incidencia de comportamientos perturbadores y mejorando la seguridad tanto en aeropuertos como a bordo de las aeronaves;

LA ASAMBLEA DE LA CLAC RESUELVE:

1. Solicitar a los Estados miembros que, en colaboración con las autoridades aeroportuarias y operadores aéreos, desarrollen y apliquen procedimientos preventivos y de respuesta ante incidentes de pasajeros insubordinados y/o perturbadores, basados en las mejores prácticas identificadas a nivel mundial.
2. Fomentar la capacitación continua de todo el personal involucrado ya sea aeronáutico, aeroportuario u otro, no solo en las áreas de seguridad, sino también en los puntos de contacto con los pasajeros, para anticiparse a conductas problemáticas y resolver conflictos de la manera más efectiva e inmediata posible.
3. Promover la recopilación y el análisis de datos estadísticos a nivel de las autoridades aeronáuticas sobre incidentes relacionados con pasajeros insubordinados y/o perturbadores, siguiendo las recomendaciones de OACI y los principios de protección de datos personales, alentando a los Estados a compartir esta información entre los Estados miembros.
4. Reiterar la importancia de implementar campañas de concientización a nivel regional, con el fin de desalentar conductas insubordinadas o perturbadoras entre los pasajeros, y explorar la posibilidad de desarrollar campañas comunes en la región.
5. Considerar la opción de aplicar sanciones civiles o administrativas que especialmente consideren multas, y otras que puedan servir como mecanismo disuasivo frente a conductas insubordinadas y/o perturbadoras de los pasajeros, con el objetivo de fortalecer las medidas de control y seguridad en el transporte aéreo, garantizando al mismo tiempo un tratamiento justo y equitativo conforme a las normativas internacionales y nacionales aplicables.