

## RESOLUCIÓN A26-03

### 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 CO<sub>2</sub> 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 (H<sub>2</sub>), 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 XXVI 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 CO<sub>2</sub> 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.

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

3.3.1. 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.

3.3.2. 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.**

**XXVI Asamblea Ordinaria, República Dominicana, 10 de noviembre de 2025.**