



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/11 — NI/07  
09/05/23

**Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/11)**

Varadero, Cuba, 28 al 30 de junio de 2023

**Cuestión 7 del  
Orden del Día:**

**Promoción e implementación de acciones regionales para la protección al medioambiente**

**AVANCES DE CUBA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN LA AERONÁUTICA CIVIL**

(Presentada por Cuba)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota presenta los avances que la Aeronáutica Civil de Cuba ha realizado en materia de medio ambiente, enfocada a las actividades encaminadas a reducir las emisiones de CO <sub>2</sub> de la flota de aeronaves de los explotadores aéreos, fundamentalmente de la Aviación Civil Internacional, en aras de cumplir con los objetivos y las metas de la OACI; enfocados en el cumplimiento de lo establecido en el Anexo 16 y sus diferentes volúmenes, así como en las Resoluciones aprobadas en el 41° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Objetivo estratégico 5 – Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Annex 16, Volume IV – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).</li><li>• Resolution A41-21: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change</li><li>• Doc 9501 de la OACI: Manual Técnico Ambiental (ETM), Volumen IV— Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).</li><li>• RAC 16 (Regulaciones Aeronáuticas Cubanas), Capítulo XII. “Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)”</li></ul>

**1. Introducción**

**1.1**

La convergencia de graves crisis, como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la COVID-19, resaltan la necesidad de apoyarse en políticas que contribuyan a impulsar la transición hacia un modelo socioeconómico que sea climáticamente neutro, resiliente y sostenible. La COVID-19 demostró que, en

breve tiempo, es posible cambiar el comportamiento de los seres humanos y desarrollar políticas, regulaciones, prohibiciones e incentivos a favor del medio ambiente. Para ello es necesario que las políticas ambientales que se implementen, garanticen el desarrollo sostenible y permitan construir una sociedad que pueda hacerle frente a nuevas pandemias y otros fenómenos, por lo que son necesarias las alianzas internacionales, incluyendo las que se realizan con las entidades del Sistema de las Naciones Unidas, para satisfacer las necesidades de los países, conforme estos avanzan en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Acuerdo de París y otros acuerdos ambientales cruciales. La OACI, como parte de la [Coalición Mundial para la Aviación Sostenible](#), está siguiendo de cerca el desarrollo de innovaciones que pueden generar reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector. El Conjunto de medidas para limitar o reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación civil internacional están organizadas en cuatro corrientes principales: Tecnológicas, Operacionales, Combustibles de Aviación Sostenibles e iniciativas de cero emisiones netas.

## 2. Desarrollo

2.1 La República de Cuba es un Estado insular en vías de desarrollo que participa en el Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) de las emisiones de CO<sub>2</sub> de su flota internacional desde el año 2019 y, en junio del 2022 comunica a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) su disposición de participar de manera voluntaria en el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional “CORSIA” a partir del 1ro de enero del 2023. Esto se logró debido al trabajo en conjunto del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) y el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente de Cuba (CITMA), a partir de la implementación de varias medidas de capacitación y sensibilización de actores, que tenían como meta cumplir con el objetivo estratégico de protección al medio ambiente. Cuba cuenta con la Regulación de la Aeronáutica Civil (RAC 16) que incluye un capítulo referido al CORSIA. Fue importante el apoyo del proyecto de creación de capacidades para CORSIA patrocinado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y la Unión Europea (UE) para la región del Caribe y África “EU Corsia para África y el Caribe”, que apoya la actividad de Cuba con capacitaciones en línea y seminarios regionales como el llevado a cabo en Antigua y Barbuda el mes de mayo del 2022. Hemos recibido el apoyo de este proyecto en Cuba para la implementación del CORSIA en noviembre del 2022 y en marzo del 2023 para la acreditación de un órgano verificador cubano. Se trabaja de conjunto IACC, CITMA, MITRANS, la Oficina Nacional de Acreditación de Cuba y los operadores aéreos para la implementación del CORSIA y el desarrollo de proyectos ambientales que puedan compensar emisiones.

2.2 Cuba cuenta con un Plan de Acción del Estado para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación desde el año 2013 y se trabaja en la actualización del mismo incluyendo todas las acciones que puedan reducir emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), no solo de las aeronaves sino también de los aeropuertos. Para ello se cuenta con el programa OACI “Buddy Partnership” y las discusiones y conclusiones de NACC DCA/10/16; además se firmó un convenio de colaboración con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) durante el 41° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, a partir del cual se han desarrollado varias reuniones virtuales, donde el estado dominicano nos ha transmitido sus experiencias en las actualizaciones de sus planes de acción. Cuba creó un equipo nacional para la actualización de este plan, con la intervención de diferentes actores y ministerios como el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente (CITMA), el Ministerio de Transporte (MITRANS), la Corporación de la Aviación Civil de Cuba (CACSA), la Empresa Cubana de Aeropuertos de Cuba (ECASA) y los operadores aéreos Cubana de Aviación SA y Aerogaviota. Se han desarrollado

sesiones de trabajo con este equipo y se deben realizar algunas más para concluir la actualización del Plan de Acción del Estado, en lo que queda de año.

2.3 Con respecto a los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF), Cuba al ser un país en vías de desarrollo necesitaría apoyo financiero para desarrollar una tecnología de producción de estos combustibles, sin embargo, Cuba aceptó formar parte desde el 4 de julio del 2022, de la creación de capacidades y asistencia sobre estos combustibles a los estados miembros (ACT SAF) de OACI. Durante el 41° período de sesiones de la Asamblea de la OACI se desarrolló un encuentro con el coordinador de esta actividad para realizar una encuesta y conocer más sobre el objetivo de la misma. Cuba ha participado en las 4 conferencias realizadas online y recientemente participó en el seminario regional desarrollado en República Dominicana en abril del presente año, donde fueron muy fructíferos los diálogos e intercambios de experiencias de los diferentes países de la región en preparación de la 3ra conferencia de combustibles alternativos de la aviación (CAAF-3). Cuba trabaja en la conformación de un equipo nacional que reúne a muchos actores de diferentes ministerios para el desarrollo de políticas relacionadas con estos combustibles en Cuba como el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente (CITMA), el Ministerio de Transporte (MITRANS), el Ministerio de Energía y Minas (MINEM), el Ministerio de la Agricultura (MINAG), la Corporación de la Aviación Civil de Cuba (CACSA), la Empresa Cubana de Aeropuertos de Cuba (ECASA), la Empresa Cuba Petróleo (CUPET), la Universidad Politécnica CUJAE y los operadores aéreos Cubana de Aviación SA y Aerogaviota.

### **3. Conclusión**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de esta experiencia e información y se solicita a la OACI la asistencia para diseñar la hoja de ruta nacional en el marco de ACT-SAF.