

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/27-NE/22  
08/09/11

**VIGÉSIMO SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/27)**

(San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011)

**Cuestión 4 del  
Orden del Día: Medio Ambiente**

**Cuestión 4.2 del  
Orden del Día: Líneas Orientadoras de la Política Regional de Medio Ambiente y  
Aviación Civil.**

(Nota de estudio presentada por Guatemala – Punto Focal “Medio Ambiente”)

**Antecedentes**

1. Durante la Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo, GEPEJTA 26, celebrada en la ciudad de Guatemala del 29 al 31 de marzo del año en curso, el Estado de Guatemala presentó la planificación para el desarrollo de la Macrotarea de Medio Ambiente.
2. Acorde a la planificación de la Macrotarea Ambiental, basada en la Resolución A18-11 “**Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC**” y su Anexo, fue programada la realización de una nota de estudio sobre la propuesta de líneas orientadoras y especificaciones temáticas de medio ambiente y aviación civil para el diseño de la política regional, basado en los resultados de diagnóstico, las directrices postuladas en la COP 16 de la CMNUCC y los objetivos estratégicos de OACI para Medio Ambiente.
3. El tema de cambio climático y las emisiones de Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) son tratadas en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), a través de la Conferencia de las Partes (COP), bajo el marco legal definido por el Protocolo de Kioto hasta el 2012. El Protocolo de Kioto establece diferencias entre las responsabilidades de países desarrollados y aquellos en vías de desarrollo, bajo el Principio de Responsabilidades Comunes Pero Diferenciadas. La CMNUCC se encuentra actualmente evaluando fuentes innovadoras de ingresos, entre algunas iniciativas importantes como el “bunker fuels” y la recaudación de impuestos sobre el combustible, el pasajero y la participación en esquemas de comercio de emisiones.

4. Por su parte, los resultados de la COP 16 no fueron contundentes en alcanzar un acuerdo específico. Sin embargo, se concilio la iniciativa de crear un fondo internacional como un importante avance. Adicionalmente, es importante recalcar que fue delegado en la OACI el tema de las emisiones de aviación para ser analizadas posteriormente en Durban, Sudáfrica durante la COP 17.

### **Análisis**

5. Congruente a lo mencionado anteriormente, las líneas orientadoras de la política regional deben abordar, entre otros temas, las iniciativas y el contexto ambiental entorno a la aviación civil desde sus diferentes aristas. En función de ello, esta nota de estudio describe de forma macro las principales directrices de los objetivos del desarrollo del milenio proyectados por la Organización de Naciones Unidas (ONU), las proyecciones ambientales de la Organización Internacional de Aviación Civil y el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, y las iniciativas de la industria del transporte aéreo.

6. La Organización de Naciones Unidas, que es la mayor organización internacional existente, facilita la cooperación internacional en asuntos que estimulan el desenvolvimiento de los países. Esto está plasmado a través de los “Objetivos de Desarrollo del Milenio”, fijados en la Cumbre del Milenio en Nueva York en el año 2000, y dentro de los cuales se reúnen ocho Objetivos referentes a la erradicación de la pobreza, estimular la educación universal, la igualdad entre los géneros, reducir la mortalidad infantil, materna, limitar el avance del VIH/sida, el sustento del medio ambiente y fomentar una asociación mundial para el desarrollo. Estos objetivos tienen alcance hacia los Estados de la Región Latinoamericana, y representan la base de las iniciativas de otras organizaciones y programas albergados en el seno de la ONU. Por lo tanto, identificar la importancia de potencializar estos objetivos es crucial para estimular el desarrollo de los países de la región. Intrínsecamente, el sustento del medio ambiente (objetivo 7) es primordial dentro de la política regional de la aviación civil, puesto que implica garantizar el sustento del medio ambiente a través de incorporar los principios del desarrollo sostenible en las políticas y los programas nacionales.

7. Entorno a la OACI, bajo el cumplimiento de sus responsabilidades desarrolló una serie de normas, políticas para la aplicación de medidas integradas para hacer frente a las afecciones ambientales generadas por las aeronaves y que incluyan el progreso tecnológico, los procedimientos de operación, organización adecuada del tráfico aéreo, el aeropuerto adecuado y la planificación del uso del suelo, y el uso de las medidas basadas en el mercado.

8. Adicionalmente, el Consejo de la OACI también adoptó los objetivos estratégicos que constituyen la base para las actividades del período 2011 – 2013, dando una alta prioridad a la protección del medio ambiente y buscando *promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional sin dañar indebidamente el medio ambiente*. Los Objetivos estratégicos se desarrollan en 37 programas de los cuales, 14 programas destinados al alcanzar el objetivo ambiental: Difusión, calidad del aire local, cambio climático, ruido, enlace de datos, meteorología, CNS/Espectro de radiofrecuencias, CNS digital, sostenibilidad y actividades generadoras de ingresos, políticas de la aviación más transparentes, generación de estadísticas, transporte aéreo sostenible, rentabilidad de aeropuertos/servicios de navegación aérea, coordinación regional de actividades vinculadas con la Sostenibilidad.

9. Complementariamente, dentro de las **Resoluciones A37-18** y A37 -19, “*La Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente : Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, y cambio climático*”, se endosa plenamente las metas de reducción y mejoramiento de eficiencia a corto, mediano y largo plazo, para estabilizar las emisiones mientras la aviación continúa creciendo, así como el desarrollo de un marco basado en MBM, y finalmente, los Planes de Acción voluntarios.

10. Dentro del tópico ambiental y las políticas de desarrollo sostenible, es importante dimensionar la labor e iniciativas del programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente

(PNUMA), que a través de sus seis directrices establece líneas de acción entorno al cambio climático, desastres y conflictos, manejo de ecosistemas, gobernanza ambiental, eficiencia de recursos, manejo de sustancias dañinas. Estas medidas se traducen en la transformación de las actitudes y las prácticas; formación de alianzas; el otorgamiento de poder y participación a las comunidades, la integración de medio Ambiente con el desarrollo, y la conservación de la biodiversidad.

11. Es trascendental resaltar, que bajo compromiso, la industria del transporte aéreo ha tomado algunas iniciativas a través la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) y la Asociación Latinoamericana del Transporte Aéreo (ALTA), cada una desde su propia perspectiva.

12. IATA esta focalizada en estimular una industria ambientalmente responsable y a través de su visión de construir un futuro más verde, que establece que el medio ambiente es una de las principales prioridades y se debe trabajar constantemente para reducir y limitar los impactos de la aviación sobre el cambio climático, las emisiones y el ruido; integrando los diferentes aspectos aplicables a la industria, a través de cuatro pilares: Invertir en tecnología, mejorar la eficiencia operativa, construcción y el uso eficiente de la infraestructura, Instrumento económico y programas de incentivos.

13. Paralelo a ello, ALTA a través de su acción “*Trabajando por una industria segura y eficiente*” ha adoptado una serie de medidas importantes para ayudar a proteger el medio ambiente. En el 2007 el Comité Ejecutivo de ALTA acordó coordinar una estrategia y un plan para ayudar a mejorar la huella de carbono y otras prácticas ambientales en la región, que incluye la creación de la Comisión de Medio Ambiente ALTA para trabajar en conjunto con los gobiernos, autoridades aeroportuarias y otros actores clave en la industria con el fin de alcanzar objetivos comunes.

## **Conclusiones**

14. Es eminente las importancia del tema ambiental y la forma en que es abordado desde el seno de diferentes organizaciones internacionales, directamente relacionadas a los Estados miembros de la CLAC, y vinculantes con el transporte aéreo de la región. El tema ambiental representa diferentes aristas, no obstante, para el sector aeronáutico debe tratarse con especial énfasis las iniciativas de la OACI como el organismo internacional de aviación civil más importante, y cuyas medidas planteadas están alineadas con algunas de las iniciativas de la industria del transporte aéreo y otros programas ambientales de la Organización de Naciones Unidas.

15. Oportuno a ello, el proyecto de Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil para los Estados miembros de la CLAC, debe proporcionar acciones orientadoras de macro que permitan alcanzar objetivos concretos y específicos en abordar los retos ante las afecciones ambientales y la crisis climática actual.

## **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

16. En ese sentido, y considerando los antecedentes del tema, el análisis de las diferentes acciones e iniciativas de diferentes grupos especializados y actores importantes, e identificando las capacidades de los Estados de la región, a través de esta nota, el ponente invita a los especialistas a considerar como primordiales estas líneas orientadoras descritas desde las diferentes aristas del tópico medio ambiental alrededor de la aviación civil internacional.