

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/23
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 4.3 del
Orden del Día: **Proyecto de política regional de medio ambiente.**

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

Antecedentes

1. Como se recordará, durante la Vigésimo Sexta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA 26), el Estado de Guatemala a través de la Nota de Estudio GEPEJTA/26-NE/14 y a través de la Resolución A18-11, el Estado de Guatemala, a través de su punto focal para el Medio Ambiente, presentó la planificación para el desarrollo de la Macrotarea, detallando las fases, sub-etapas y algunas actividades programadas. Esta planificación proyectada fue adoptada durante el debate por el GEPEJTA, constituyéndose adicionalmente un Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente en donde participan coordinadamente los delegados de Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala, México, y los representantes de ALTA y AITA, para abordar este tema primordial.

Análisis

2. Dentro de este contexto, y tal como se desarrolla en la **Cuestión 4.2** - “*Líneas Orientadoras para el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil*”, deben integrarse diferentes estrategias articuladas con las directrices estratégicas impulsadas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), las iniciativas de el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y las responsabilidades de la industria del transporte aéreo, esto integrado dentro del contexto de los objetivos de desarrollo del Milenio de la Organización de Naciones Unidas (ONU).

3. En relación a lo mencionado anteriormente, la política es el instrumento orientador de las acciones del Sector Aeronáutico Civil de la región Latinoamericana entorno a la temática ambiental, focalizada en estimular la competitividad, mejora continua y la gestión ambiental preventiva y de acción del transporte aéreo en el marco del Desarrollo Sostenible: medio ambiente, economía y sociedad.

4. Adicionalmente, este proyecto de política está diseñado para implementarse reconociendo las capacidades y necesidades particulares de cada Estado, por lo cual, no determina acciones vinculantes en su totalidad, si no por el contrario, antepone estrategias que cada Estado puede adaptar como propias para tomar acciones ambientales contundentes.

5. Por su parte, las asociaciones del Transporte Aéreo (IATA y ALTA), a través de sus programas y propuestas ambientales, manifiestan iniciativas de trabajos en el tema, e instan al desarrollo de políticas de Estado consistentes que agrupen a aerolíneas y aeropuertos en la cadena de producción más limpia de servicios, estimulando acciones combinadas que aumenten la efectividad del transporte aéreo de la región, estableciendo así medidas ambientales sin drásticos impactos económicos en el sector.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

6. Se invita a los Estados miembros de la CLAC a tomar nota de la información presentada y analizar el contenido del primer anteproyecto de la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil (**Adjunto**).

Política LATINOAMERICANA

de Medio Ambiente y Aviación Civil

Ante proyecto

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

POLITICA LATINOAMERICANA DE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
- CLAC -



- **PROPUESTA Del ESTADO DE GUATEMALA** -

MARCO DE CONTENIDOS

1. Presentación

2. Antecedentes

2.1 Contextualización de la Región Latinoamericana

2.2 Organización de Aviación Civil

2.3 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

3. Consideraciones generales

3.1 Justificación

3.2 Marco Legal y Político

4. Visión y propósito de la política

4.1 Visión

4.2 Propósito

5. Principios rectores

6. Objetivos generales y específicos

7. Identificación de actores

8. Áreas de incidencia

9. Líneas estratégicas

10. Sostenibilidad de la política

11. Acuerdo / Resolución que crea la política de ambiente para el sector aeronáutico de la región latinoamericana

ANEXOS

1. PRESENTACIÓN

El Siglo XXI ha magnificado una etapa de contusión con el mundo natural, y que tiene que ser sustituida por otra etapa que esté en armonía con la naturaleza, de tal forma de que sea sostenible.

Resulta abrumadora la información de gravedad y los resultados de la crisis ambiental mundial, en consecuencia, se multiplican los avisos de urgencia del cambio, como se denota en importantes foros e iniciativas a nivel mundial albergados por Naciones Unidas desde hace más de dos décadas (La Cumbre de Johannesburgo, el Informe Brundtland, la Conferencia de Río, la Cumbre Mundial de Naciones Unidas para el Cambio Climático –CMNUCC-, entre otros) y dentro de lo cual, el sector aeronáutico ha tomado parte a través de los impulsos de Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

No obstante, desde que las autoridades de Aviación Civil de diferentes Estados participantes en las deliberaciones de la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada en México en diciembre de 1973, establecieron la creación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a fin de alcanzar la más amplia colaboración para resolver los problemas de aviación civil en la región latinoamericana, alineado con las iniciativas e impulsos de OACI. La CLAC tiene por objeto primordial 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.

En esta perspectiva, la CLAC en su papel de órgano orientador en materia de aviación civil, proporciona el foro ideal con el cual los Estados miembros pueden adoptar medidas que protejan el medio ambiente, estimulando que las actividades del sector sean responsables y pueda contribuirse a la reducción de los impactos medio ambientales en búsqueda de un marco regional sobre Desarrollo Sostenible para la aviación regional.

Aunado a ello, el sector registra acelerado crecimiento en los últimos años debido al aumento paralelo en la demanda de movilidad de personas y mercancías requerida por la sociedad. Sin embargo, esta dinámica ha incidido en que las emisiones de CO₂, que son la principal causa que provoca el calentamiento global, en el sector a nivel mundial vayan en aumento. El Panel Intergubernamental de Cambio Climático de Naciones Unidas (IPCC), señala que la aviación genera el 2.2% de las emisiones de CO₂ mundiales.

De esta forma, el IPCC estima que las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación podrían llegar al 3% del total de emisiones en el 2050. Complementario a ello, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), bajo su responsabilidad ambiental ha hecho importantes aportes que denotan que el total de emisiones podría alcanzar inclusive un 5.5%. Esta es una situación preocupante, considerando que este porcentaje no lo emiten regiones completas como Centroamérica, en donde habitan 50 millones de personas y en su conjunto emiten el 0.08% de las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI), inclusive Latinoamérica, que posee una población de 582 millones de personas, apenas emite 4.78% de las emisiones globales.

Todo lo anterior, establece un marco amplio a nivel regional e internacional para la definición de políticas y planes de acción focalizado a estimular el Desarrollo Sostenible del Transporte Aéreo, lo cual se refleja en el planteamiento estratégico de la Política Medio Ambiental Regional, en donde pueda incitarse la competitividad y el crecimiento de transporte aéreo bajo la dimensión de ser ambientalmente responsable.

La importancia de esta política para la región, radica en que es un instrumento importante para la aplicación continua de una estrategia ambiental preventiva y correctiva integrada a los procesos, productos y servicios, para aumentar la eficiencia global, reducir los riesgos y el deterioro ambiental generado por la Aviación Civil, participando de forma activa en garantizar la calidad de vida a las generaciones presentes y futuras.

En este contexto y en cumplimiento con la temática ambiental del sector aéreo en la región, la CLAC facilita este nuevo instrumento de política pública, para orientar las acciones de los diferentes Estados, instituciones y actores dentro del sector aeronáutico de la región, en la búsqueda de la productividad y crecimiento en armonía con la naturaleza.

Juan José Carlos Suarez
2do. Vicepresidente de la CLAC
Director General de Aeronáutica Civil
Gobierno de la República de Guatemala

2. Antecedentes

El transporte aéreo ha experimentado un crecimiento en los años debido al aumento paralelo en la demanda de movilidad requerida por la sociedad. La aviación, como un medio de transporte global, es capaz de cubrir las demandas cada vez más exigentes de la sociedad respecto a seguridad, alcance, rapidez y eficacia. No obstante, también ha contribuido significativamente en los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero, incidiendo directamente en el cambio climático y otras afecciones medio ambientales que son cada vez mayores y cuyas consecuencias son de una magnitud incalculable, es por ello, la importancia que los organismos internacionales han brindado al tema Medio Ambiental:

2.1 Contexto de la Región Latinoamericana

El espacio geográfico donde se ubica América Latina, es sin lugar a dudas una de las regiones con mayor biodiversidad en el mundo, tanto natural como cultural, y es una de los territorios más ricos en recursos naturales. Sería muy simplista citar ejemplos de los bienes y servicios naturales que existen en su territorio. Pero lo que sí es cierto es que muchas economías de los países más importantes de la región dependen, en gran medida, de la utilización de estos recursos para su crecimiento económico y su desarrollo humano. Su riqueza cultural y étnica, data de tiempos inmemorables, culturas como la Maya, Inca, Azteca y otras que aun persisten en su territorio a través de diversos grupos lingüísticos.

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) "gran parte de las exportaciones de la mayoría de los países de la región son materias primas, como minerales, productos agrícolas y forestales e hidrocarburos, que requieren un uso intensivo de recursos naturales y servicios ambientales. Otras actividades de producción, como la industria, el transporte y el turismo, de gran importancia en los países del Caribe, requieren de un uso intensivo de las aguas y el borde costero, generan contaminación e imponen importantes presiones al medio ambiente"¹.

El deterioro que registra el patrimonio natural y la contaminación del medio ambiente en la región, se concentra en: pérdida de la biodiversidad, pérdida de la superficie y cobertura forestal desde 1990 hasta el 2010. Por otra parte, se registra un aumento de las emisiones regionales de carbono (CO₂), las cuales ascienden a 4.78% de las emisiones globales², aunque estas constituyen una porción muy baja de las emisiones de los países industrializados, contribuyen significativamente al cambio climático. Fenómeno que agudiza las desigualdades existentes en muchos países.

¹ CEPAL (2009) Cuadernos Estadísticos, indicadores Ambientales de América Latina 2009, Santiago de Chile, Chile. Pp. 5.

²

http://www.bbc.co.uk/mundo/ciencia_tecnologia/2009/12/091125_copenhague_mapa_emisiones_jmp.shtml consultado el 05-05-2011.

Por otro lado, la contaminación de las aguas y del aire respirable en ciudades, con sus consecuentes efectos en la calidad de vida, en la salud humana y eco-sistémica, también muestra niveles preocupantes.

Existen estudios que establecen cierta relación entre el deterioro de los bienes y servicios naturales con el crecimiento poblacional. En esta línea, la población de la región ejerce cierta presión en el deterioro ambiental y de los recursos naturales. La poblacional de América Latina para el 2011 se sitúa en 582 millones de personas. Cuya tasa de crecimiento poblacional es de 0.38%. Para el 2025 la cifra de personas que habitarán en la región será de 656.5 millones, mientras que para el 2050 será de 722 .9 millones. Sin lugar a dudas será una de las más grandes presiones que tendrá el patrimonio natural y consecuentemente el deterioro del ambiente.

El Producto Interno Bruto de América Latina al año 2009 fue de 3.9 billones³. La reciente crisis económica global impactó a la región, pues su economía no registra un crecimiento significativo. El PIB de la región crecerá para el 2011 un aproximado de 4.4%, según estimaciones de la CEPAL.

2.2 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Desde la Convención de Aviación Civil Internacional realizada en 1944 en la ciudad de Chicago, Estados Unidos, el sector registra un desarrollo histórico. Esta Convención esculpió la ruta al proveer el marco jurídico internacional para el establecimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que inició sus funciones el 4 de abril de 1947 luego que 26 Estados ratificaran la Convención.

La OACI es la sección especializada de la Organización de Naciones Unidas (ONU), encargada de establecer las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que abarcan los aspectos técnicos, económicos y jurídicos de las operaciones de aviación civil internacional. El artículo 44 de la Convención de Chicago, faculta a OACI a establecer las principales técnicas internacionales de navegación y a fomentar y planificar el desarrollo internacional de transporte aéreo para asegurar un crecimiento ordenado de la aviación civil alrededor del mundo.

Eminentemente en los últimos años, a raíz de la crisis climática, el tema ambiental se ha convertido y es ahora uno de los principales focos de acción a nivel mundial. No obstante, la OACI ha incluido al tema Medio Ambiental desde el inicio de su mandato, dentro de su estructura, sus resoluciones y sus planes estratégicos. Dentro OACI en el ámbito del medio ambiente, las actividades enfocadas en reducir impactos del ruido y las emisiones de motores de las aeronaves, son lideradas por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP)⁴. Su creación fue establecida por

³ CEPAL (2009) Anuario estadístico para América Latina y el Caribe 2009. Santiago de Chile, Chile. pp81.

⁴ El Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación CAEP ayuda en la formulación de nuevas políticas y normas sobre el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves. Se estructura en cinco grupos de trabajo y un grupo de apoyo: dos grupos especializados en los aspectos técnicos y

ADJUNTO 1

el Consejo de OACI en 1983 sustituyendo la Comisión de Ruido de las Aeronaves (CAN) y la Comisión de Emisión de los Motores de los Aviones (CAEE).

Durante la Conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente o "Cumbre de la Tierra", realizada en 1992 en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, el CAEP presentó un inventario de los problemas relacionados con la aviación civil. Estos problemas dimensionan el ruido de las aeronaves, la calidad del ambiente en las proximidades de los aeropuertos, los problemas ambientales que afectan al globo terráqueo (efecto invernadero, lluvia ácida y capa de ozono), los problemas ambientales originados por la construcción y la ampliación de aeropuertos o de infraestructura afín, la contaminación del agua y del suelo en las proximidades de los aeropuertos, los desechos que producen los aeropuertos, los problemas ambientales que surgen de los accidentes/Incidentes de aeronaves con mercancías peligrosas y procedimientos de emergencia, entre otros.

Posteriormente, en el 2004, la OACI adoptó tres objetivos principales que impactarían en el tema de medio ambiente:

- a) Limitar o reducir el número de personas afectadas por ruidos significativos de las aeronaves,
- b) Limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local, y
- c) Limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial.

El Consejo de la OACI, recoge ampliamente en el Plan Estratégico 2011-2013 estos objetivos, lo cual evidencia la continuidad y la alta prioridad a la protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo por parte de la organización, su enfoque unificando y coordinando en las medidas adoptadas para promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional para reducir el impacto en el medio ambiente⁵.

En seguimiento de los Objetivos Estratégicos de OACI, la Asamblea General en su 36º Período de Sesiones en el año 2007, solicitó al Consejo formar el Grupo sobre Aviación Internacional y Cambio Climático (GIACC), con la función de desarrollar y recomendar al Consejo un agresivo programa de acción, incluyendo un marco de aplicación de

operacionales de la reducción y mitigación de ruido. Los otros tres grupos de trabajo tratan con los aspectos técnicos y operacionales de las emisiones de aeronaves, y con el estudio de medidas Basadas en el mercado para limitar o reducir las emisiones, como por ejemplo comercio de emisiones, tasas relacionadas con las emisiones y medidas voluntarias. El grupo de apoyo proporciona información de los costes económicos y beneficios medioambientales de las opciones sobre ruido y emisiones consideradas por el CAEP.

⁵ El Objetivo ambiental se desarrolla en 14 programas dentro del plan estratégico de la OACI que fue establecido por los Estados miembros en la 37 Asamblea de la Organización, para más detalles visitar el sitio: http://www.icao.int/Assembly37/WP/wp001_rev_es.pdf

estrategias económicamente eficientes y tecnológicamente factibles, así como medidas que los Estados miembros puedan utilizar para lograr reducir emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación.

Dentro de ese contexto y garantizando la continuidad de las iniciativas ambientales, en el 2010, en la 37° Asamblea de la OACI fueron trazados objetivos ambiciosos para reducir al mínimo los efectos ambientales adversos de la aviación civil mundial, así como alcanzar, entre otras metas conexas, el limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido considerable de la aeronaves, limpiar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en la calidad del aire local y limitar o reducir los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial.

2.3 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

En el ámbito latinoamericano a finales de la década de los cincuenta y principios de los sesenta se dieron los primeros pasos hacia el establecimiento de una necesaria y adecuada cooperación en el campo del transporte aéreo. Las tres Conferencias Regionales de Aviación Civil (CRAC) celebradas en Río de Janeiro (Brasil) en 1958, Montevideo (Uruguay) en 1959 y Bogotá (Colombia) en 1962, establecieron los principios básicos que deberían considerar los Estados de la región latinoamericana para tomar medidas relativas a la reglamentación del transporte aéreo. Más adelante en julio de 1973, tratando de revivir el antiguo proyecto de la III Conferencia Regional de Aviación Civil, se incluyó como uno de los puntos a tratar "La integración gubernamental latinoamericana en el campo de la aviación civil",

Como resultado de lo anterior, se creó una Secretaría Provisional a la que se le encargó, entre otros asuntos, realizar un estudio sobre las bases de la referida institucionalización, que comprenda recomendaciones sobre las medidas a ser adoptadas, así como textos concretos de los instrumentos necesarios a tal fin, y distribuir el estudio entre todas las Autoridades Aeronáuticas de la Región antes del 20 de noviembre de 1973.

A partir de entonces, la Secretaría Provisional (Colombia), asumió su encargo con el invaluable apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI de México y de Lima. Con estos antecedentes, entre el 11 y el 14 de diciembre de 1973 se celebró en México la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas con el propósito de analizar el proyecto de constitución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. En esa reunión 15 Estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC, constituyéndose así, el organismo internacional de aviación civil más importante de la región latinoamericana, al cual se integraron posteriormente otros Estados.

El objetivo primordial de la CLAC, de acuerdo a su Estatuto, es proveer a las Autoridades de Aviación Civil de sus Estados miembros una estructura adecuada

ADJUNTO 1

dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las actividades requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil.

Desde su creación, la CLAC ha ejercido un rol preponderante en el desarrollo del transporte aéreo latinoamericano, constituyéndose en el foro más apropiado para el intercambio de opiniones, así como para la discusión y planeamiento de todas las medidas requeridas en la cooperación y coordinación para el desarrollo del transporte aéreo. La tradición democrática de trabajo en consenso asumida por los Estados de la CLAC se ha visto materializada en la adopción de importantes decisiones, resoluciones, recomendaciones y conclusiones, las mismas que luego de ser aprobadas, se incorporan a las regulaciones en cada uno de los Estados miembros.

Durante la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC se aprobó la Estrategia para Implementar un Sistema de Integración Regional del Transporte Aéreo de la Comisión por medio de la Resolución A17-01. Durante la XVII Asamblea Ordinaria por medio de la Resolución A18-11 se creó la Directriz del Procedimiento para el establecimiento de las prioridades de cada Macrotarea y la disposición de los Estados responsables de la misma (Puntos Focales), para que posean elementos apropiados que les permitan liderar sus trabajos, establecer cronogramas y disponer de parámetros para la medición de cada uno de ellos.

Una de las Macrotareas del Plan Estratégico es la Gestión Aeroportuaria y Medioambiental. México, quien obtuvo la 3ª Vicepresidencia de la Comisión para bienio 2009-2010, se le designó como Punto Focal para llevar a cabo esta Macrotarea. A través de reuniones del GEPEJTA realizó y analizó encuestas relativas a la Protección del Medioambiente y Reducción de Ruido con relación a la fase de diagnóstico que precede a la elaboración de la Política Regional de Medioambiente.

Posteriormente, en la XIX Asamblea Ordinaria del Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), realizada en la ciudad de Punta Cana, República Dominicana en noviembre de 2010, se creó el Plan Estratégico de la CLAC 2011-2012, teniendo como objetivo principal el cumplimiento de las Macrotareas establecidas durante la XVII Asamblea Ordinaria. Según lo que establece el Estatuto de la Comisión, nuevas autoridades fueron elegidas para su representación, por lo cual Guatemala forma parte del Comité Ejecutivo asumiendo la Segunda Vicepresidencia para el bienio 2011-2012, bajo la dimensión de fungir como Punto Focal para la temática Medioambiental en la elaboración de un Proyecto de Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil para los Estados Miembros de la CLAC, y cuyo fin es fortalecer el crecimiento y desarrollo del sector aeronáutico regional bajo un marco de sostenibilidad con los bienes y servicios naturales del planeta.

3. Consideraciones Generales

3.1 Justificación

El continuo crecimiento en las demandas de movilidad de personas y mercancías requerida por la sociedad, ha incursionado al transporte aéreo en un gran crecimiento en los últimos años que ha actuado como catalizador en el desarrollo económico y social en los diferentes Estados de la región.

El crecimiento ha provocado aumentos significativos en los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los impactos ambientales están en aumento y su prevención aun es limitada. No obstante, las diferentes afecciones al Medio Ambiente, inclusive las generadas por las emisiones de gases y el ruido de las aeronaves, se han traducido en objetivos estratégicos a nivel mundial y objetivos precisos planteados por la OACI. Consecuentemente los estados miembros de la CLAC deben buscar por medio de la máxima racionalidad en los procesos de decisión y acción, estrategias que permitan mejorar la gestión ambiental del sector aeronáutico.

Resulta abrumadora la información sobre el proceso de colisión, su gravedad y, consecuencias entorno al conjunto de afecciones ambientales y la crisis climática como multiplicadores de asimetrías en la región, como lo denotan importantes foros y espacios que han dimensionado la temática ambiental a nivel global en las últimas dos décadas.

Eminentemente, es urgente adoptar acciones agresivas a nivel medio ambiental en todos los sectores de la sociedad y puntualmente, el sector de la aviación civil que no puede ser ajeno a esta preocupación, porque tanto el deterioro del ambiente como el cambio climático se han convertido en los países de la región como multiplicadores de desigualdades, incidiendo en el dinamismo de las economías, lo cual, representa una amenaza al crecimiento del transporte aéreo.

Consecuentemente, la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación, surge como una respuesta a estimular la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático y como mecanismo para impulsar prácticas ambientales en la aviación civil de la región. Esta política es un instrumento importante que permite la aplicación continua de una estrategia ambiental preventiva integrada a los procesos, productos y servicios del Transporte Aéreo.

Por su parte, los Estados miembros de la CLAC, trabajando coordinadamente en la implementación de una política con una visión común, pueden tomar el liderazgo para impulsar la implementación de la variable ambiental dentro de las estrategias y

acciones de los entes rectores de aeronáutica civil en los Estados de la Región, fortaleciendo el crecimiento y desarrollo del sector aeronáutico regional de una manera sostenible, sustentable y responsable con el medio ambiente.

Estas acciones propuestas coadyuvarán a darle cumplimiento a los objetivos establecidos dentro de las actividades impulsadas por organismos internacionales que influyen en el sector aeronáutico. En contraparte y desde otra perspectiva, la política de medio ambiente contribuiría significativamente a establecer estrategias para reducir brechas y generar acuerdos multilaterales entre Estados y los diferentes sectores aeronáuticos, con el fin de reducir los impactos ambientales y los efectos de la crisis climática. Así mismo, a gestionar en la creación de espacios y plataformas alternativas de acción para reducir las afecciones ambientales generadas por el sector aeronáutico.

3.2 Marco Legal y Político

En el marco legal y político de la Aviación Civil de Región Latinoamericana, se considera a la Comisión Latinoamericana de aviación Civil (CLAC) como la organización responsable de las negociaciones y acuerdos de la aviación regional que deben responder a la institucionalidad rectora de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), encargada de las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que abarcan los aspectos técnicos, económicos y jurídicos de las operaciones de aviación civil internacional correspondientes y de su aplicación.

En función de ello, a continuación se presenta, en resumen, el marco legal y político que da sustento a la Política Latinoamericana de Aviación Civil, sin menoscabo de otras normativas o regulaciones vinculantes a la política:

- a. **Convenio de Chicago.** El convenio de Chicago, es el marco jurídico que regula al sector de aviación civil y es el que marca la pauta de las acciones que se impulsan en las diferentes temáticas. En ese sentido la presente política la considera como pilar en todas las acciones que se proponen, así como las especificaciones técnicas del Anexo 16 relativas a la protección ambiental.
- b. La Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente (A37-18), específicamente aborda las disposiciones generales, ruido y calidad del aire; y la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente (A37-19), específicamente aborda el tema de cambio climático.
- c. **Estatuto de la CLAC.** El Estatuto de la CLAC aborda los aspectos legales de la Constitución, objetivos y funciones, relaciones con la OACI y otros organismos internacionales, organización y disposiciones de trabajo,

cuestiones financieras y otras disposiciones finales y transitorias que dan soporte a la proyección regional de esta política.

d. Convenios, tratados y otros compromisos internacionales suscritos por los países miembros de la CLAC

- i. Protocolo de Kyoto de la convención marco de las naciones unidas sobre el cambio climático (CMNUCC)
- ii. El Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.
- iii. El Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan el ozono¹
- iv. Convenio No. 148 sobre el Medio Ambiente de Trabajo (contaminación del aire, ruido y vibraciones) de la Organización Internacional de Trabajo (OIT).

4. Visión y Propósito de la Política

4.1 Visión

La política, es el instrumento orientador de las acciones del Sector Aeronáutico Civil de la región Latinoamericana entorno a la temática ambiental, focalizada en estimular la competitividad, mejora continua y la gestión ambiental preventiva y de acción del transporte aéreo en el marco de sostenibilidad: Medio Ambiente, Economía y sociedad.

4.2 Propósito

Esta política regional se focalizar en contribuir a mejorar la gestión de servicios aeronáuticos, introduciendo patrones de producción y consumo más amigables y en armonía con el ambiente dentro del sector de aviación

ADJUNTO 1

civil en la región latinoamericana, utilizando estrategias ambientales que apoyen, alineen y coordinen las acciones de los sectores público y privado de la aviación civil para alcanzar el desarrollo sostenible, a través de acciones de promoción, acción y prevención que permitan sustentar el crecimiento económico sostenible del transporte aéreo.

Se pretende, a través de la política, estimular que la red de aeropuertos de la región sean sostenibles, potencializando la utilización de energías renovables que minimice los Gases Invernadero, gestionando de manera eficiente sus residuos, así como potenciando su reutilización y reciclado.

Su éxito depende del compromiso y participación activa de los Estados miembros, los sectores públicos y privado, los usuarios y la sociedad civil; sobre la base de una responsabilidad compartida pero diferenciada en alcanzar la protección y mejoramiento del ambiente y los recursos y servicios naturales, el crecimiento económico del transporte aéreo y el bienestar social.

5. Principios rectores

La presente política se desarrolla sobre la base de los siguientes principios fundamentales, en armonía con otras políticas ambientales relacionadas:

Desarrollo Humano Transgeneracional: utilizar racionalmente los bienes y servicios naturales sin comprometer a las generaciones futuras.

Prevención: evitar los potenciales impactos negativos de la fabricación y generación de productos y prestación de servicios, sobre el ambiente, los bienes y servicios naturales, así como en la salud humana, actuando desde la fuente.

Precaución: La protección y la conservación del patrimonio natural así como su vulnerabilidad promoviendo y adoptando medidas de adaptación y mitigación ante el cambio climático.

Eficiencia: Se procurará la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios para que brinden su cooperación en identificar y solucionar los problemas de facilitación, procurando alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales nacionales e internacionales para reducir los impactos al ambiente y el uso racional de las materias primas e insumos de manera óptima, minimizando los residuos y emisiones generadas durante el proceso.

Gradualidad: realizar acciones, cronológica y progresivamente organizadas, bajo el enfoque de mejora continua, a fin de lograr la sostenibilidad de los procesos de producción sin comprometer el equilibrio ecológico, los bienes y servicios naturales y la estabilidad económica.

ADJUNTO 1

Responsabilidad compartida, pero diferenciada: promover que cada uno de los actores asuma y acepte la responsabilidad compartida pero diferenciada en cuanto a la protección, conservación y mejoramiento del patrimonio natural y el medio ambiente, asumiendo los costos y beneficios para no comprometer el equilibrio ecológico, los bienes y servicios naturales y la estabilidad económica.

Competitividad: contribuir a que los sector de la aviación civil tengan ventajas comparativas que les permitan alcanzar, sostener y mejorar su posición en el entorno económico, para propiciar una mejor calidad y nivel de vida de los habitantes del planeta sin comprometer el equilibrio ecológico, los bienes y servicios naturales y la estabilidad económica.

Integralidad: articular esta Política con las políticas ambientales vigentes y relacionadas con la protección y prevención de los impactos negativos al ambiente derivadas de las actividades del sector, garantizando su cumplimiento, estabilidad y continuidad.

Participación: promover su aplicación en todos los sectores económicos que tienen vinculación o participación en el sector de aviación civil; así como el involucramiento y el diálogo continuo, constructivo y permanente entre los diferentes actores, y la promoción de iniciativas y acuerdos voluntarios

El fomento y desarrollo: fomentar y desarrollar la aviación civil, bajo normas que garanticen la prevención de los impactos ambientales, la seguridad integral, eficiencia, regularidad y economía del sector en pro del ambiente.

Promoción: La promoción de un servicio adecuado por parte de las empresas de transporte de carga y pasajeros con responsabilidad ambiental, concienciando a los usuarios de la importancia del uso racional de los bienes y servicios naturales.

Innovación tecnológica: Promover en el sector que las aerolíneas dispongan de aeronaves de la más reciente tecnología, con registros y controles permanentes de mantenimiento, ecológicamente aceptadas, y tripulaciones nacionales debidamente entrenadas y calificadas; para reducir impactos en el ambiente.

Responsabilidad de País: Los estados miembros de la CLAC deben velar porque prevalezca el bien y el interés común sobre el interés particular y se respete el derecho humano a un ambiente sano.

No discriminación y oportunidades equitativas y justas: promover que el alcance de las iniciativas y acciones cuanto a la protección, conservación y mejoramiento del patrimonio natural y el medio ambiente, establezcan compromisos bajo los principios de igualdad y equidad entorno al desarrollo de la aviación internacional.

6. Objetivos

6.1 Objetivo General

Impulsar en Latinoamérica a través de las entidades encargadas de la aeronáutica civil, instituciones de gobierno, compañías aeronáuticas operadoras y comercializadoras del Transporte Aéreo, sociedad civil organizada y ciudadanía en general, la adopción de prácticas de prevención y acción ante la contaminación, degradación y afección ambiental generada por el sector aeronáutico. Asimismo, impulsar mecanismos de adaptación y mitigación al cambio climático que contribuya a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en la región, enmarcado dentro del alcance de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil –CLAC-.

6.2 Objetivo Específicos:

- i. Consolidar la integración regional alrededor del desarrollo sostenible para el Sector Aeronáutico dentro de la responsabilidad y actuación global de la región latinoamericana
- ii. Fortalecer institucionalmente los esfuerzos para implantar medidas ambientales proactivas dentro del Sector Aeronáutico de la Región y promover la sostenibilidad del Transporte Aéreo a través de la generación de alianzas de internacionales y alianzas de coordinación intersectoriales.
- iii. Propiciar la asimilación y transferencia de tecnológica para el Sector Aeronáutico de la Región Latinoamericana
- iv. Suscitar el desarrollo e implementación de medidas operacionales como herramientas que integren a los diferentes actores en la inclusión y desarrollo de medidas de respuesta y actuación ambiental del Transporte Aéreo.
- v. Orientar hacia la optimización y reestructuración de la infraestructura para incrementar las oportunidades de acción ambiental focalizadas la dimensión del desarrollo sostenible del transporte aéreo.
- vi. Generar e instrumentalizar programas de Incentivos que estimulen la inversión y flujo de capital para la implementación de acciones ambientales del Sector Aeronáutico de la Región Latinoamérica.
- vii. Propiciar medidas de respuesta y de acción voluntaria ante los desafíos del Cambio Climático y otras afecciones ambientales, para impulsar al Sector Aeronáutico como eje de referencia del desarrollo sostenible para los sectores productivos de la región.
- viii. Economía del Cambio Climático:
Diseñar e implementar Procesos económicos y mecanismos financieros para la adaptación y mitigación del Cambio Climático
- ix. Promover la investigación y desarrollo de nuevas estrategias, oportunidades e instrumentos dentro del marco y contexto de la sostenibilidad del Transporte Aéreo

7. Identificación de Actores

Los principales actores identificados para apoyar las actividades de implementación de la Políticas Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil:

7.1 Estados miembros

Estado	Organismo
Argentina	Administración Nacional de Aviación Civil
Argentina	Subsecretaría de Transporte Aerocomercial
Bolivia	Dirección General de Aeronáutica Civil

Brasil	Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC
Chile	Dirección General de Aeronáutica Civil
Chile	Junta de Aeronáutica Civil
Colombia	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Costa Rica	Dirección General de Aeronáutica Civil
Cuba	Gobierno de Cuba
Ecuador	Dirección General de Aviación Civil
El Salvador	Autoridad de Aeronáutica Civil
Guatemala	Dirección General de Aviación Civil
Honduras	Dirección General de Aeronáutica Civil
Jamaica	Civil Aviation Authority
México	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Nicaragua	Ministerio de Transporte e Infraestructura
Panamá	Dirección General de Aeronáutica Civil
Paraguay	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Perú	Dirección General de Aeronáutica Civil
República Dominicana	Junta de Aviación Civil / Instituto Dominicano de Aviación Civil
Uruguay	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Venezuela	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

7.2 Organismos observadores

Organismo	Siglas
Airport Council International - Latin American and the Caribbean	ACI/LAC
Asociación de Estados del Caribe	ACS
Asociación del Transporte Aéreo Internacional	IATA
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo	ALTA
Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial	ALADA
Asociación Latinoamericana de Integración	ALADI
Banco Interamericano de Desarrollo	BID
Comisión Africana de Aviación	CAFAC
Comisión Árabe de Aviación Civil	CAAC
Comisión Económica para América Latina y el Caribe	CEPAL
Comunidad Andina	CAN
Comunidad del Caribe	CARICOM

Conferencia Europea de Aviación Civil	CEAC
Consejo Internacional de Aeropuertos	ACI
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea	COCESNA
Organización de Aviación Civil Internacional	OACI
Organización de Estados Americanos	OEA
Organización Iberoamericana de Pilotos	OIP

7.3 Organismos operadores

Estado	Organismo
Argentina	Aeropuertos Argentina 2000
Aruba	Aeropuerto Internacional Reina Beatrix
Bolivia	Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea
Bolivia	Servicios de Aeropuertos Bolivianos S.A.
Brasil	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
Chile	Aeropuerto de Santiago
Chile	Aeropuertos en Chile
Colombia	Aeropuertos del Caribe S.A.
Colombia	Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.
Colombia	Operadora de Aeropuertos Centro Norte
Colombia	Aeropuertos Internacional de Bogotá
Colombia	Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla
Costa Rica	Alterra Partners
Cuba	Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos
Ecuador	Quiport ADC & Has Management
Ecuador	Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito
Ecuador	Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.
Ecuador	Corporación Aeroportuaria de Cuenca
El Salvador	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma El Salvador
Honduras	Swissport GBH Honduras
Honduras	Interairports Aeropuertos Honduras
Jamaica	Airports Authority of Jamaica
México	Grupo Aeroportuario del Pacífico
México	Grupo Aeroportuario Centro Norte
México	Grupo Aeroportuario del Sudeste
México	Aeropuertos y Servicios Auxiliares
México	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
Nicaragua	Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino
Panamá	Aeropuerto Internacional Tocumen
Perú	Aeropuertos del Perú
Perú	Lima Airport Partners S.R.L

República Dominicana	Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI
República Dominicana	Aeropuertos Internacional del Cibao
Uruguay	Aeropuerto Internacional de Carrasco
Uruguay	Aeropuerto Internacional de Punta del Este
Venezuela	Aeropuerto Internacional de Maiquetia

7.4 Otros Organismos internacionales

Organismo	Siglas
Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial	IAASM
Agencia Europea de Seguridad Aérea	AESA
Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar	ASECNA
Asociación de Naciones del Sudeste Asiático	ASEAN
Asociación Internacional de Institutos de Navegación	IAIN
Autoridades Conjuntas de Aviación	JAA
Autoridades Conjuntas de Aviación (Capacitación)	JAA
Comisión Europea	CE
Conferencia Europea de Aviación Civil	CEAC
Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves	IAOPA
Consejo Mundial de Viajes y Turismo	WTTC
Cooperación Económica Asia / Pacífico	APEC
Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático	CMNUCC
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de línea Aérea	IFALPA
Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo	IFATCA
Fundación para la Seguridad de Operacional de los vuelos	FSF
Oficina de Seguridad operacional del Pacífico	PASO
Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil	CANSO

Organización de Transportistas Aéreos Árabes	AACO
Organización Europea para el equipamiento de la Aviación Civil	EUROCAE
Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea	EUROCONTROL
Organización Meteorológica Mundial	OMM
Organización Mundial de Comercio	OMC
Organización Mundial de la Salud	OMS
Organización Mundial de Turismo	OMT
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente	PNUMA
Sistema regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Caribe	RASOS
Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas	SITA
Unión Africana	UA

8. Áreas de Incidencia de la Política de Ambiente para el Sector Aeronáutico de la Región Latinoamericana

Las siguientes áreas de incidencia de la política son trascendentes para que los distintos actores, conscientes de su responsabilidad, identifiquen su rol en cada una de ellas con el propósito de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil, con el medio ambiente:

8.1 Emisiones Ruido

Las instituciones rectoras de cada Estado y el Transporte aéreo de la región deben implementar metodologías, nuevas estrategias y programas de mitigación basados en un enfoque equilibrado para alcanzar la sostenibilidad en lo que refiere

ADJUNTO 1

a la emisión de energía en forma de ruido, sonido, microondas, vibraciones o ultrasonido generadas por la aerodinámica, los motores, la estructura mecánica o los sistemas de las aeronaves, así como las actividades complementarias del transporte aéreo, que perjudiquen la salud física y mental, el bienestar humano o que cause trastornos al equilibrio ecológico circundante.

8.2 Repercusiones de la Aviación Civil en la calidad del aire

La Estados de la Región Latinoamericana, conjuntamente con los actores del sector aéreo, deben diseñar y planificar medidas que cuantifican y modelan el impacto en la calidad del aire de las emisiones de las aeronaves y que permitan de esa forma identificar medidas de mejora, fijar metas a mediano y largo plazo, diseñar metodologías para determinar los posibles beneficios, en términos de reducción, que pueden derivarse de la aplicación de principios uniformes de gestión y organización del espacio aéreo, los aeródromos, medidas operativas y otras áreas de oportunidad identificadas.

8.3 Calidad del Medio Ambiente en las proximidades de los aeropuertos y su funcionamiento

Es fundamental que el Sector Aéreo este sustentado bajo el desarrollo de una adecuada planificación de normas, métodos y procedimientos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente que involucren el uso del terreno circundante a aeropuertos y sus elementos de funcionamiento, para lograr la compatibilidad de un aeropuerto con sus proximidades a fin de crear las mejores condiciones de seguridad operacional para las actividades de las aeronaves, protegiendo a la vez la comunidad adyacente al aeropuerto y la ecología del medio ambiente.

Así mismo, los diferentes actores que integran el Sector Aeronáutico Civil de la Región, deben identificar las influencias del transporte aéreo sobre las actividades humanas, abordar los problemas ambientales originados por la construcción, la ampliación o modernización de aeropuertos o de infraestructura a fin, la contaminación del agua y del suelo, y los desechos producidos por el funcionamiento operaciones, concesiones, comercio y otras actividades vinculantes con al transporte aéreo.

8.4 Problemas ambientales que surgen de los incidentes y accidentes de aeronaves

Los Estados de la región y los usuarios del espacio aéreo, deben de establecer protocolos de actuación ambiental en sus procedimientos de emergencia como respuesta ante los problemas que surgen de los incidentes y accidentes de aeronaves, sobre todo aquellas con mercancías peligrosas que atentan con el equilibrio natural de medio ambiente.

8.5 Responsabilidad del Sector Aeronáutico Civil de la Región ante los problemas ambientales que afectan al globo terráqueo

La responsabilidad del transporte aéreo ante los problemas ambientales del globo terráqueo, devenidos de la interacción de factores como variabilidad natural, la variación solar, factores del clima y emisión de gases efecto invernadero, que se traduce en calentamiento global y el cambio climático, implica fomentar el crecimiento sostenible de la aviación dentro de lo cual es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo medidas de adaptación y mitigación, reconociendo las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados a la crisis ambiental.

Así mismo, La CLAC, en representación de la Región Latinoamericana, debe ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil regional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen a las afecciones ambientales, proporcionar el apoyo necesario a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares, estimular un crecimiento carbono neutral del transporte aéreo, diseñar las políticas y prácticas permanentes relativas a la protección del medio ambiente, facilitar los foros de discusión que permitan elaborar marcos de aplicación regional que estrechen la cooperación entre los Estados y que aseguren que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible en el corto, mediano y largo plazo.

8.6 La Aviación Regional en el Marco de Sostenibilidad: Socio-economía y Medio Ambiente

El sector del transporte aéreo es estratégico para los Estados de la Región Latinoamericana y contribuye de forma muy importante a su vertebración territorial y en efectos positivos para su desarrollo socio-económico.

Por lo tanto, el sector aeronáutico es uno de los más importantes y dinámicos de la economía regional, por lo tanto, la región debe estimular el desarrollo de capacidades y conocimiento, la generación y transferencia tecnológica, prácticas y medidas operativas eficientes, las coordinación interinstitucional, cooperación y sensibilización entre los Estados, para la reducción de vulnerabilidad, mejoramiento de la adaptación y gestión de riesgos ambientales bajo un marco de desarrollo sostenible y sustentable del sector aeronáutico, como un sector clave para el desarrollo de la región.

8.7 Mitigación de Emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI): Cambio Climático

Los Estados de la Región Latinoamericana, miembros de la CLAC, reconociendo los principios de no discriminación, de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago, deben establecer decisiones y adoptar medidas de acción transectoriales que permitan alinear los objetivos regionales a los objetivos internacionales de mitigación del transporte aéreo.

No obstante, es importante precisar que en base al principio de responsabilidades compartidas pero diferenciadas de la Convención Marco de la Naciones Unidas sobre Cambio Climático, los Estados de la Región pueden identificar y fortalecer contactos con los principales actores que reportan

ADJUNTO 1

mayores emisiones del sector, para incitar la toma de acciones y contribuir a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero.

Es deber de los diferentes actores de la CLAC deben profundizar en los conocimientos sobre los impactos y la vulnerabilidad de la infraestructura aérea ante la variabilidad natural del clima y el cambio climático. Consecuentemente, la CLAC a través de los diferentes actores, debe impulsar políticas y acciones orientadas a la producción y consumo de energías limpias, energías renovables, energías alternativas, el aprovechamiento y cuidado de recursos forestales, manejo de desechos, mecanismos innovadores de financiamiento y medidas basadas en criterios de mercado que identifiquen y valoricen los bienes y servicios naturales de la región, facilitando oportunidades equitativas para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y de los Estados miembros.

8.8 Convenios Multisectoriales de Adaptación y Mitigación de las afecciones ambientales

Las políticas públicas y acuerdos internacionales de mitigación son relevantes para la alinear los objetivos del sector aéreo regional con los objetivos ambientales de la aviación internacional, y adicionalmente suministran dinamismo para establecer vínculos estratégicos con otros sectores productivos y diferentes actores de la región.

En función de ello, la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil, además de promover y respaldar valores culturales con la sostenibilidad en el sector aeronáutico, busca instituir en los Estados Miembros de la CLAC, una estrategia de integración ambiental que permita establecer posturas de negociación e incidencia en los foros de discusión sobre medidas ambientales con alcance e impactos vinculantes en el sector aeronáutico de la región dentro de un marco multilateral.

Infaliblemente, la Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil de la CLAC, permite establecer mecanismos y acuerdos que permiten fijar objetivos en función de la negociación Post – Kioto, los tratados con otras Comisiones de Aeronáutica Civil a nivel global, debatir la medidas adoptadas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), y otras iniciativas dentro del tópico ambiental que estimulen o impacten en el crecimiento ambientalmente responsable y sostenible del sector aeronáutico de la región.

8.9 Incursión de Instrumentos Económicos para el desarrollo económico y Sostenibilidad del Transporte Aéreo de la Región

Los Estados de la Región Latinoamericana, miembros de la CLAC, reconociendo la responsabilidad de la Aviación Civil ante los retos ambientales actuales, han iniciado el desarrollo de políticas y normativas. No obstante, estos elementos deben coordinarse e implementarse a través de programas de acción.

Los diferentes actores de la CLAC deben contar con herramientas para identificar, diseñar e implementar diferentes instrumentos económicos que permitan dinamizar el desarrollo sostenible del Transporte Aéreo, a través de la captación de fondos, circulación de capital y financiamiento que permitan

establecer acciones operativas e implementar contundentemente las iniciativas ambientales del sector aeronáutico dentro de la región.

Es importante, que a través de las estrategias de esta política, los Estados puedan identificar oportunidades económicas generadas dentro del contexto de la responsabilidad ambiental, y profundizar en impulsar mecanismos innovadores de financiamiento y medidas basadas en criterios dinámicas y proactivas que estimulen el continuo crecimiento del transporte aéreo bajo el marco de responsabilidad y desarrollo sostenible.

9. Líneas Estratégicas

La implementación de las estrategias se deben fundamentar en los objetivos general y específicos de esta Política, así como en las políticas socio-ambientales y de bienes y servicios naturales, la legislación ambiental vigente en cada Estado miembro de la CLAC y de otras normas nacionales e internacionales vinculadas. Estas estrategias están dimensionadas con la finalidad de cubrir las áreas de incidencia mencionadas dentro del marco de la política, las cuales manifiestan un nivel de articulación con las seis Directrices Estratégicas impulsadas por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), las iniciativas de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y los cuatro Pilares estratégicos propuestos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), esto integrado dentro del contexto de los objetivos de desarrollo del Milenio de la Organización de Naciones Unidas (ONU).

Para cada estrategia se determinan las acciones que requieren el apoyo de los actores identificados para su desarrollo e implementación, con el fin de lograr la integración y coherencia. Cada una de estas deberá ser evaluada en el tiempo, con el fin de ajustarlas y adaptarlas, respondiendo así a los cambios en el contexto nacional, regional e internacional.

9.1 Integración Regional: Desarrollo sostenible del Transporte Aéreo dentro de la responsabilidad y actuación global de la región latinoamericana

Se debe institucionalizar un acuerdo regional de medio ambiente que dimensione las aristas del desarrollo sostenible y análisis ambiental, bajo el marco de integración del transporte aéreo dentro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a través del cual, se coordinará y estimulará la gestión para estimular el desarrollo de las capacidades de la región y responder a los diferentes enfoques de la Política:

- a) Enfoque Global: la integración, como estrategia, debe activar la participación proactiva y responsable de los actores identificados ante los convenios internacionales y foros de negociación de iniciativas globales, buscando

alinear los esfuerzos de los Estados de la Región con los objetivos y metas ambientales de alcance mundial.

- b) Enfoque Regional: la integración del sector aeronáutico de la región es una alianza estratégica para fijar un propósito ambiental común, que debe reforzar las iniciativas de actuación y postular nuevas alternativas frente a las negociaciones y posturas internacionales que puedan impactar en el desarrollo sostenible del sector aeronáutico de la región.
- c) Enfoque Sectorial: la integración, debe adecuar la política regional y convenios internacionales de orientación global y regional, a las políticas e iniciativas a nivel de Estados, permitiendo de esa forma alinear las estrategias de aviación civil y medio ambiente, a estrategias locales de acuerdo a las capacidades específicas de cada Estado y los grupos afectados.

9.2 Fortalecimiento institucional: Implantación de medidas ambientales proactivas

Se requiere establecer la estructura orgánica de facilitación, coordinación, integración y articulación para lograr la participación y cooperación de los diferentes actores del sector público y privado, así como la coordinación interinstitucional e intersectorial, con el objetivo de lograr la oportuna aplicación de las estrategias que fortalezcan las iniciativas en del desarrollo sostenible de la Aviación Civil de la región latinoamericana.

Por lo tanto se debe:

- a) Establecer unidades ambientales o un comité coordinador dentro de las instituciones rectoras de la temática aeronáutica de cada Estado miembro de la CLAC, que permita la integración de los diferentes sectores involucrados y vinculados con la política, y a través del cual, se coordinará la gestión en relación al desarrollo Sostenible de la Aviación Civil.
- b) Crear y fortalecer las capacidades humanas, tecnológicas, administrativas y operativas en el tópico ambiental dentro del sector aeronáutico.
- c) Diseñar, ajustar e implementar un marco rector, normativo y regulatorio equiparables con la normativa internacional, para promover los principios de prevención y actuación.
- d) Gestionar e impulsar Sistemas de Gestión Organizacional (SGO) que permitan la incursión de Producción Más Limpia, consumo sustentable, y otros componentes que contribuyan activamente con las metas ambientales del Transporte Aéreo.
- e) Promover e implementar alianzas de cooperación internacional y alianzas de coordinación intersectoriales basadas en acuerdos público-públicos, público-privados, privado-privado, y otras.

9.3 Tecnología: Asimilación y transferencia para el Sector Aeronáutico

La tecnología, dentro de la asimilación y transferencia para el sector aeronáutico, es un mecanismo de propagación de capacidades y de conocimiento focalizado a un desempeño eficiente, bajo el objetivo de impulsar el desarrollo y crecimiento de los diversos actores identificados a través de:

- a) Generar nuevos espacios de inversión para el Transporte Aéreo en las áreas de innovación tecnológica y eco-eficiencia.
- b) Promover e implementar la aplicación de tecnología en establecer sistemas de control de calidad, desempeño, medidas de respuesta y adaptación ambiental.
- c) Facilitar el acceso y renovación de tecnología para impulsar y aumentar los niveles de eficiencia en motores de aeronaves, insumos, procedimientos, mantenimiento, y otras actividades completarías.
- d) Propiciar la generación y uso de energías alternativas y Renovables.

9.4 Medidas Operacionales: Respuesta y actuación ambiental del Transporte Aéreo

Las medidas operacionales dentro del contexto de la aviación describe una amplia gama de actividades que incluyen aeronaves en tierra y las operaciones en vuelo: el vuelo del avión, el control de la aeronave, el sistema de gestión del tráfico aéreo, y la realización de varias actividades en los aeropuertos.

La forma más eficaz para reducir al mínimo las emisiones de la aviación es reducir al mínimo la cantidad de combustible, y los beneficios medioambientales que se consiguen a través de la reducción del consumo también resultar en reducción de costos. Adicionalmente, las medidas operativas no requieren necesariamente la introducción de nuevos equipos o tecnologías. Para lo cual, está estrategia plantea:

- a) Optimizar las actividades de distribución de pasajeros y cargar, potencializando la capacidad de las aeronaves, y los procesos de concesión aeroportuarios.
- b) Definir procedimientos operativos para los equipos en tierra, identificando potenciales oportunidades para mejorar la eficiencia y capacidad de respuesta y actuación, sin perder de vista la seguridad operacional.
- c) Definir procedimientos operativos, identificando potenciales oportunidades para reducir los impactos y afecciones ambientales generadas por el mantenimiento de equipos, aeronaves y aeropuertos.

- d) Planificar e implementar la restructuración del espacio aéreo superior e inferior, basado en la performance (PBN).
- e) Desarrollar y aplicar nuevas comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tráfico aéreo basado en la performance.
- f) Plantear e implementar procedimientos que permitan el aumento de capacidad en operaciones de los aeródromos.
- g) Estructurar procedimientos de aproximación basados en la performance (PBN).
- h) Analizar e efectuar procedimientos y restricciones operacionales de atenuación de las tasas ruido, bajo el enfoque equilibrado.

9.5 Infraestructura:

Optimización y eficiencia para incrementar las oportunidades ambientales

La infraestructura, es un elemento importante vinculado a la prestación y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea. La infraestructura es un elemento inherente del transporte aéreo puesto que los aeropuertos funcionan como puntos de intersección de diferentes operados y usuarios. Por lo tanto, para la gestión de la infraestructura focalizada en la protección del medio ambiente, se debe:

- a) Crear, modernizar, ampliar o modificar la infraestructura focalizando oportunidades para aumentar las capacidades operacionales basadas en la performance, y las oportunidades para reducir los impactos ambientales generados por la cadena de valor del transporte aéreo.
- b) Diseñar e implementar de guías para la construcción, modernización, ampliación o modificación de aeropuertos.
- c) Establecer políticas y acciones de optimización de recursos hídricos y energéticos, que conciban el uso racional del agua, la energía y otros servicios ambientales.
- d) Desarrollar programas de manejo responsable de Insumos y residuos que permitan gestionar de manera eficiente las entradas y salidas, fomenta la reducción de consumo, la reutilización y el reciclado.
- e) Ampliar programas de inspección y adecuación de la infraestructura aeroportuaria considerando procedimientos ambientales.

- f) Propiciar el desarrollo de infraestructura de operaciones y acceso a los aeropuertos a través de conexiones multimodales.
- g) Perfilar procedimientos de ordenamiento territorial y gestión territorial, en función de la gestión del ruido, emisiones a la atmósfera y otras afecciones ambientales identificadas.

9.6 Programas de Incentivos: Reconocimiento e instrumentalización de programas

Para lograr una gestión ambiental preventiva, es necesario que se tomen acciones para mejorar y generalizar la implementación de Producción Más Limpia en el transporte aéreo de la región; al mismo tiempo es necesario que los consumidores reconozcan el valor agregado de los productos que hacen el uso eficiente de las materias primas, consumen menos recursos naturales e impactan en menor grado al ambiente. Por lo anterior, es necesario diseñar e implementar los instrumentos técnicos y legales de incentivos para impulsar la oferta bienes y servicios elaborados bajo la dimensión de la Producción Más Limpia, siendo estos:

- a) Identificar, proponer y establecer incentivos (económicos, fiscales, de reconocimiento, o de otro tipo) para promover la aplicación de programas ambientales.
- b) Incentivar la transferencia de tecnologías alternativas más limpias, apropiadas y eco-eficientes, de conocimientos y buenas prácticas de a través de proyectos piloto.
- c) Establecer programas de financiamiento y de cooperación para la implementación de tecnologías limpias y apropiadas.
- d) Establecer y otorgar reconocimientos a nivel regional y/o nacional para las empresas, instituciones y operadores que apliquen exitosamente programas de protección y compensación ambiental.
- e) Promover, dentro de los diferentes actores la adquisición de bienes y servicios producidos con Producción Más Limpia.
- f) Reconocer los Acuerdos de protección ambiental voluntarios por parte de los sectores público y privado, así como por parte de los consumidores.
- g) Desarrollar e implementar incentivos fiscales, de reconocimiento y/o de imagen, para potencializar la medida des transferencia tecnológica, optimización de las medidas operacionales, mejora de la infraestructura y gestión en tierra, así como otros programas de acción ambiental.

- h) Estimular el desarrollo de programas, políticas y herramientas de compensación ambiental y cambio climático, de carácter voluntario para la aviación civil.
- i) Crear, facilitar e implementar programas y herramientas para que usuarios del transporte aéreo (pasajeros, productos de carga, envíos, entre otros), dispongan de la opción de calcular y compensar el impacto de emisiones de carbono generadas de su viaje.

**9.7 Medidas de respuesta y acción voluntaria:
Foco para el desarrollo sostenible para los sectores productivos en la región**

Esta estrategia considera el desarrollo de habilidades y competencias en las personas, industrias e instituciones, así como el establecimiento de capacidades técnicas, operativas, legales y administrativas en cuanto a los diferentes ámbitos para la implementación de esta Política. Adicionalmente, busca dimensionar la actuación del Transporte Aéreo en las medidas de respuesta y acción voluntaria para estimular el desarrollo sostenible de la región, así como la adaptación y mitigación al cambio climático.

- a) Coordinar y establecer programas de formación académica, técnica y profesional.
- b) Coordinar y establecer programas de capacitación dirigidos a instituciones gubernamentales, no gubernamentales, empresas, asociaciones, prestadores de servicios y consultores ambientales, y otros grupos identificados.
- c) Coordinar programas y campañas de concienciación, sensibilización y divulgación del concepto, beneficios y experiencias del desarrollo sostenible, y sus aristas en el desarrollo económico, social y ambiental.
- d) Establecer programas de concienciación e información al usuario y consumidor, para la obtención y adquisición de productos y servicios generados a partir de una cadena de valor más limpia.
- e) Crear programas de gestión integral de riesgos ambientales, que dimensionen las perspectivas del desarrollo sostenible, en las aristas de adaptación, desarrollo humano, concientización, buenas prácticas y desempeño ambiental, reducción de la vulnerabilidad, entre otros.
- f) Promover en instituciones regulatorias, de gestión y concesión aeroportuaria, y, compañías y usuarios operadores, el desarrollo de Sistemas de Gestión Organizacional (SGO) que dinamicen y faciliten las medidas de acción ambiental, a través de indicadores de desempeño organizacional, propiciando

ADJUNTO 1

un modelo de desarrollo Ambiental sostenible, teniendo como principios rectores la prevención y precaución y que la Gestión Ambiental debe basarse en un adecuado manejo de la información ambiental.

- g) Reconocer la importancia de los recursos forestales, a través del desarrollo de programas voluntarios de re-generación para impactar positivamente en la adaptación y mitigación del cambio climático.

- h) Establecer alianzas y acuerdos estratégicos en la región, para estrechar la cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) para atender al problema de la contribución de la aviación al cambio climático, proporcionando información actualizada de las actividades de la OACI y datos de la aviación sobre el tema.

- i) Estrechar la cooperación con el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), especialmente en las áreas de la eliminación de las emisiones de carbono, el transporte y la energía.

- j) Estrechar la cooperación con otros organismos internacionales como la Organización Internacional del Comercio (OMC), la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y otras relacionadas en cuestiones ambientales, y en particular sobre el cambio climático.

- k) Estimular la creación de programas de acción ambientales y reducción de emisiones, así como establecer procedimientos e instrumentos legales, administrativos y técnicos necesarios para la implementación de la política regional para el Sector Aeronáutico de los Estados miembros de la CLAC.

- l) Promover programas de prevención y degradación de la contaminación, a través de la generación y transferencia de conocimiento que permita innovar y actualizar constantemente iniciativas de conservación y restauración de los ecosistemas bajo el matiz de mejora ambientalmente responsable del transporte aéreo.

- m) Delimitar un sistema de indicadores de cumplimiento de metas de la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, y otras iniciativas ambientales suscritas a nivel internacional.

**9.8 Economía del Cambio Climático:
Diseñar e implementar Procesos económicos y mecanismos
financieros para la adaptación y mitigación del Cambio Climático**

ADJUNTO 1

Las diferencias de la región en la economía internacional identificadas por la OACI, otros organismos internacionales y las compañías aéreas, han ayudado a los Estados en la evaluación del impacto de los cambios normativos y apoyo a la planificación económica, a través de evaluar la eficacia de las medidas para la implementación de los objetivos estratégicos.

En cumplimiento de las responsabilidades ambientales del Transporte Aéreo, es necesario desarrollar normas, políticas y material de orientación para la aplicación de medidas integradas para hacer frente a ruido de los aviones, emisiones de los motores y otras afecciones generadas. No obstante, estas medidas por sí solas deben complementarse. El desarrollo sostenible, debe abarcar el diseño e implementación de procesos y metodologías económicas para la adaptación y mitigación al cambio climático, que operen como una vía complementaria y alternativa para asumir el compromiso de disminuir los efectos de las emisiones de gases, tales como:

- a) Desarrollar e implantar programas y políticas nacionales económicas de acción ambiental y cambio climático para el sector aeronáutico, que potencialicen la incursión de medidas basadas en criterios de mercado.
- b) Diseñar estrategias para la identificación de recursos financieros y no financieros para la implementación de programas y otros proyectos a través de programas de cooperación para el impulso de la temática ambiental en el sector de aviación civil.
- c) Diseñar e implementar mecanismos económicos de apoyo y movilización financiera, que ofrezcan flexibilidad en el diseño de la estrategia de cumplimiento de las obligaciones de reducción y acción ambiental.
- d) Establecer mecanismos y estrategias para estimular la participación del Transporte Aéreo en un sistema de comercio de emisiones abierto, centrándose en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación civil de la región.
- e) Gestionar la incursión del desarrollo de mecanismos de desarrollo limpio (MDL) y otros mecanismos alternativos y voluntarios que permitan la sustentabilidad del sector.
- f) Facilitar el intercambio de capital y experiencias entre el sector aeronáutico y otros sectores productivos en la región, buscando incentivar la inversión privada para fortalecer el desarrollo sostenible en el Transporte Aéreo.
- g) Desarrollo de programas que estimulen el aprovechamiento del superávit de activos ambientales que convierten a la región en un importante proveedor de servicios ambientales globales, a través de negociaciones y acuerdos de carbono.

- h) Implementar estrategias que garanticen la supervivencia y el fortalecimiento de la capa forestal de la región.
- i) Desarrollar mecanismos económicos, financieros y administrativos que promuevan la implementación de producción y servicios más limpios, bajo la dimensión de potencializar servicios más eficientes.
- j) Desarrollar modelos económicos que permitan la inserción de servicios de carbono integrales para corporaciones y fondos, en las cuales se estimule la participación voluntaria de los pasajeros, para compensar las emisiones generadas.

9.9 Investigación y Desarrollo: Desarrollo de oportunidades en el marco de la sostenibilidad

A través de la investigación se deben identificar las alternativas ambientales aplicables al contexto de la aviación civil regional, enfocadas a mejorar la competitividad y desempeño ambiental, así como a promover la adopción del Desarrollo Sostenible, Producción Más Limpia y Responsabilidad Social Empresarial:

Se debe impulsar la investigación, promoción, desarrollo y aumento del uso de formas nuevas y renovables de energía, de tecnologías de secuestro del dióxido de carbono y de tecnologías avanzadas y novedosas que sean ecológicamente racionales.

Esto por medio de:

- a) Desarrollar programas de investigación, innovación y desarrollo tecnológico.
- b) Promover la investigación y desarrollo en temas estratégicos de aeronáutica a través del establecimiento de alianzas estratégicas con centros especializados y grupos académicos.
- c) Promover la investigación y desarrollo de energías alternativas apropiadas al sector aeronáutico, como medida de mitigación a la contaminación generada por gases efecto invernadero GHG / GEI.
- d) Promover la investigación y desarrollo de tecnologías limpias, apropiadas y eco-eficientes que encaminen el desarrollo sostenible de la Aviación Civil regional;
- e) Impulsar la innovación tecnológica apropiada para mejorar el desempeño ambiental y la competitividad en la fabricación y prestación de Servicios Aeronáuticos;
- f) Establecer líneas orientadoras de investigación y análisis, que dimensionan las áreas de oportunidad para aumentar la eficiencia en los motores de

aeronaves, combustibles, medidas operacionales y otras actividades complementarias.

- g) Estimular la investigación de tópicos relacionados a la generación de energía y uso de energía más eficiente, energías alternativas, energías renovables.
- h) Promover el crecimiento del sector aeronáutico y el desarrollo de medidas ambientales equitativas que contribuya con el desarrollo integral humano.

10.Sostenibilidad e Implementación de la Política

La CLAC en coordinación con los actores identificados dentro de esta política, deberán asegurar la sostenibilidad de la misma, tomando en cuenta criterios económicos, técnicos, de coordinación, convocatoria, divulgación, promoción y otros necesarios para la implementación de la Política.

11.Acuerdo / Resolución que crea la Política de Ambiente para el Sector Aeronáutico de la Región Latinoamericana

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Acuérdese aprobar Política de Ambiente para el Sector Aeronáutico de la Región Latinoamericana formulada por

Acuerdo No.XXXX De la CLAC

Considerando que la OACI en sus diferentes Asambleas se ha hecho manifiesto la preocupación por la calidad de vida y el medio ambiente en el que los seres humanos trabajan y viven, y la incidencia que el sector de la aviación civil tiene en el mismo, en especial los asuntos relacionados con las emisiones de los motores que destruyen la capa de ozono, contribuyendo al Cambio Climático

Considerando que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado;

ADJUNTO 1

Considerando que todos los Estados contratantes de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medio ambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos, y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

Considerando que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

Considerando que el preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo...”, y que el Artículo 44 de dicho Convenio dice que la OACI debe “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro...”;

Este órgano acuerda lo siguiente:

Artículo 1. Aprobar la Política de Ambiente para el Sector Aeronáutico de la Región Latinoamericana formulada por el Estado de Guatemala como punto focal bajo el trabajo coordinado con el grupo ad hoc de medio ambiente y el grupo de expertos.

Artículo 2. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil como ente coordinador del sector debe ejercer la coordinación y facilitación de las acciones entre las diferentes instituciones gubernamentales y privadas que correspondan, para garantizar el cumplimiento de la Política de Ambiente para el Sector Aeronáutico de la Región Latinoamericana.

Artículo 3. *El presente Acuerdo comenzará a regir al día siguiente de su aprobación por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.*

Comuníquese,

ANEXOS
