

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/29-NE/17
28/06/12

**VIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/29)**

(Buenos Aires, Argentina, del 03 al 05 de julio de 2012)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Medio Ambiente

**Cuestión 4.2 del
Orden del Día:**

**Proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación
Civil**

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

Antecedentes

1. Como se recordará, durante la Vigésimo Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA 27) celebrada en San José, Costa Rica en septiembre de 2011, a través de la nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/ 27-NE/ 23, Guatemala, como punto focal, colocó a la disposición de los miembros del GEPEJTA el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil para su discusión, ante lo cual, se estableció que los Estados remitirían al Punto Focal sus comentarios al respecto y que el tema se retomaría en la próxima reunión del GEPEJTA, es decir, el GEPEJTA 28, de acuerdo a lo propuesto por la delegación de Brasil.

2. Este proyecto en conformidad con la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/22, incluía las líneas orientadoras y la especificaciones temáticas plasmadas de acuerdo a las directrices y elementos principales contenidos dentro de los objetivos del desarrollo del milenio proyectados por la Organización de Naciones Unidas, las estrategias ambientales de la OACI, el PNUMA y las iniciativas de la industria del transporte aéreo.

3. Posteriormente, durante la 28° Reunión del GEPEJTA, celebrada en Santo Domingo, República Dominicana en marzo de 2012, fue abordado de nuevo el tema del proyecto de política ambiental regional, esto a través de la nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/ 28-NE/09. Esa nota incluía, entre otros elementos importantes, los comentarios y observaciones remitidas por cuatro Estados miembros de la CLAC (Bolivia, Chile, El Salvador y México) y que figuran como **Adjunto 1** dentro de esta nota de estudio. En el caso de Bolivia y Chile, plasmaron algunas observaciones validas sobre

la redacción, y dimensionaron la importancia de contar con elementos estratégicos sobre un modelo de desarrollo sostenible. El Salvador manifestó no tener ningún comentario, lo cual, ha sido interpretado como una acogimiento favorable del proyecto. Por su parte México, además de manifestar algunas observaciones de redacción, también manifestó como puntos principales los siguientes:

- a) El proyecto es una excelente iniciativa proactiva en materia de medio ambiente para la aviación civil, que reconoce que el proyecto involucra áreas de incidencia trascendentes para todos los participantes de la industrial del transporte aéreo;
- b) Es un documento de carácter vinculante puesto que denota conformidad y está basado en Resoluciones de la OACI y el Anexo 16;
- c) Es un proyecto que abarca cuestiones ambientales de la aviación civil tanto doméstica de competencia de la CMNUCC e internacional de competencia de la OACI, por lo cual es recomendable establecer una política por bloques; y
- d) De forma general, existe una coincidencia en el planteamiento de las líneas estratégicas establecidas como soporte para el desarrollo del proyecto.

4. Consecuentemente, estas observaciones fueron integradas al proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil. No obstante, durante el GEPEJTA 28 surgió una discusión sobre los diferentes puntos de vista respecto a la temática ambiental. La delegación de Argentina, apoyados por la delegación de Brasil, manifestaron su inconformidad referente a algunos puntos, principalmente en lo que respecta a las reservas plasmadas a la Resolución A37-19 – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático*, principalmente sobre las Medidas Basadas en Criterios, MBM's. Consecutivamente, la delegación de Chile ratificó su sentir sobre el proyecto de política ambiental, remarcando que como iniciativa era bienvenida, y que es un primer paso importante para la concreción de metas ambientales sólidas a nivel regional, asimismo referido a las MBM's, la delegación chilena manifestó que era importante mantener el análisis de las diferentes alternativas para abordar el tema ambiental.

Análisis

5. En relación a las opiniones y recomendaciones expuestas durante el GEPEJTA 28 referentes al tema ambiental, especialmente en lo referido al cambio climático, se analizaron diferentes alternativas. Inicialmente se analizó la posibilidad de segmentar la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, estableciendo dos secciones basadas en las Resoluciones A37-18 y 19 de la OACI. Esta alternativa fue descartada, debido a que sería más sencillo validar el proyecto de política, pero basado en el diagnóstico realizado con anterioridad, es posible afirmar que representaría mayor dificultad el cumplir con las metas establecidas para los Estados con menor capacidad técnica, tecnológica y financiera.

6. En consideración de que el objetivo de la CLAC es proporcionar a los Estados Latinoamericanos una estructura adecuada para la discusión de medidas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil dentro la región, se analizaron otras alternativas orientadas a apoyar los esfuerzos enfocados en desarrollar una política ambiental, que permita fortalecer medidas flexibles en un proceso gradual, fomentando la integración y el desarrollo sostenible del transporte aéreo en sus tres aristas: Económico, Social y Ambiental.

7. En ese sentido, se identificaron y priorizaron los puntos en los cuales existe consenso, como lo son: las disposiciones generales de ruido y calidad del aire, las alternativas de acción mediante la eficiencia y programas de acción voluntaria. Consecutivamente, se analizaron los puntos en los cuales aún no existe consenso, particularmente en algunas medidas y posturas para afrontar el

reto del cambio climático. De esa cuenta, se analizó la propuesta de política regional en base a las reservas y observaciones presentadas por los Estados miembros de la CLAC en la sección sobre medio ambiente de la Asamblea 37 de la OACI, y a la Resolución A37-19 de la OACI, puntualmente en lo contenido en los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16, referentes principalmente al umbral de *minimis* y la Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM's). En ese contexto, se decidió realizar algunas enmiendas al proyecto de política ambiental sobre algunos elementos que puedan generar controversias y la falta de acuerdos dentro de la región, tal y como se describe en el **Adjunto 2**.

Conclusión

8. Para Guatemala, como un país vías de desarrollo y alta mente vulnerable ante el cambio climático, el proyecto de política ambiental representa una oportunidad para mostrar iniciativa en establecer vínculos de cooperación multilateral y mecanismos que permitirán trabajar dentro el contexto de una visión política y un planteamiento estratégico de región, porque es así, como se logrará fortalecer la dinámica de un modelo para afrontar los retos ambientales coordinado entre los ámbitos políticos y técnicos. Sin duda alguna, esto requerirá la renovación constante de compromisos, que de manera coordinada, deben de ser asumidos para generar espacios de oportunidad y fortalecer la economía regional, estimular el desarrollo de capacidades y conocimientos, la generación y transferencia tecnológica, la adopción de medidas operativas más eficientes, la coordinación interinstitucional, y la implementación de acciones orientadas a gestar la sostenibilidad.

9. Latinoamérica es una región con similitud de condiciones políticas, económicas, sociales, culturales y ambientales muy similares, por lo tanto, el potencial de las políticas integrales es mayor que el de políticas establecidas por bloques o Estados en particular, sobre todo para un sector alta mente sensible como la aviación. Por lo cual, es importante poseer instrumentos estratégicos y reconocer que aun cuando se han tenido algunos avances significativos, la continuidad del progreso de la Macrotarea Ambiental radica en validar un proyecto orientador, como la propuesta de Política Latinoamérica de Medio Ambiente y Aviación Civil en discusión, que establece acciones que permitirán estimular la competitividad, mejora continua y la gestión ambiental del transporte aéreo en un marco de desarrollo sostenible.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al GEPEJTA a discutir sobre el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil que integra las modificaciones planteadas (**Adjunto 3**), y dar por aprobado el proyecto de política regional para continuar con el avance de la Macrotarea Ambiental.



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

DGAC Nº 04 / 3 / 723 / 6868,

SANTIAGO, **28 OCT. 2011**

**SR. MARCO OSPINA
SECRETARIO DE LA
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
P E R Ú**

Estimado Sr. Ospina:

En atención a la comunicación CLAC 9.1/584 de fecha 23 de septiembre de 2011 y a la Conclusión GEPEJTA/27 – Proyecto de política regional de medio ambiente, adjunto tengo el agrado de remitir a Ud., Informe con comentarios sobre el Anteproyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil.

Saluda atentamente a Ud.,



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER
General de Brigada Aérea (A)
**DIRECTOR GENERAL
SUBROGANTE**

DISTRIBUCIÓN

- 1.- **SR. MARCO OSPINA**
- 2.- D.G.A.C., DPLA., Subdepartamento Planes y Proyectos (I)
- 3.- D.G.A.C., DPLA., Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales (S)
- 4.- D.G.A.C., DPLA., Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales (A)

Mis documentos\CLAC\Medio Ambiente\CLAC 9.1_584 23.SEP.2011.doc
EXP. 5876 / EPA / 26/10/2011

INFORME

I.- ANTECEDENTES

Durante la XIX Asamblea Extraordinaria del Comité Ejecutivo de la CLAC, realizada en Punta de Cana, República Dominicana, se creó el Plan Estratégico de la CLAC 2011 – 2012, teniendo como objetivo principal el cumplimiento de la Macrotarea establecida durante la VXII Asamblea Ordinaria, siendo, para la temática medio ambiental, 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.

II.- OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO

- 1.- En punto 4.2 Propósito: Debería incorporarse un acápite que involucre las emisiones de las aeronaves en los aeropuertos de la región.
- 2.- En punto 5 Principios rectores: En el principio Integralidad incorporar la palabra “de cada Estado”

Quedando el párrafo:

Integralidad: articular esta Política con las Políticas ambientales vigentes **de cada Estado** 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.

- 3.- En punto 8 Áreas de Incidencia de la Política de Ambiente para el Sector Aeronáutico de la Región Latinoamericana.

Punto 8.2 Donde dice: Repercusiones de la Aviación Civil en la calidad del aire.
Dejar solo Calidad del Aire.

III.- OBSERVACIONES GENERALES A LA POLÍTICA

Es importante dejar establecido cuales serán los medios de control (indicadores), cumplimiento de las líneas estratégicas indicadas en el anteproyecto y sus costos.

Como iniciativa es bienvenida y un primer paso para la concreción de metas ambientales sólidas a nivel regional.



JOSÉ MIGUEL MARTÍNEZ POBLETE



Ilopango, 01 de Noviembre de 2011.
AACP-PCDAC-INT-002-11

Sr. Juan José Carlos
Director / Interventor
Dirección General de Aeronáutica Civil.

Respetable Sr. Carlos:

Me refiero a nota referencia "Macro tarea Medio Ambiente / Anteproyecto de Política Regional, en la que se solicita a los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), remitan comentarios sobre el Anteproyecto de la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil".

Al respecto, esta Autoridad de Aviación Civil le comunica que hemos revisado el Anteproyecto, y no tenemos ninguna observación al respecto.

Sin otro particular, le saludo cordialmente



Alirio Serrano Melgar
DIRECTOR PRESIDENTE
CONSEJO DIRECTIVO DE AVIACIÓN CIVIL
AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

4.1.-2964

México D.F. a 15 de diciembre de 2011.

"2011, Año del Turismo en México".



SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

**SR. MARCO OSPINA YÉPEZ
SECRETARIO DE LA COMISIÓN
LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
CENTRO EMPRESARIAL REAL, VÍA PRINCIPAL 102,
EDIFICIO REAL CUATRO- 3° PISO
AV. VÍCTOR ANDRÉS BELAÚNDE 147,
LIMA 27, PERÚ.**

Hago referencia a las atentas notas CLAC 9.1/584 y CLAC 9.2/618 de fechas 23 de septiembre y 6 de octubre de 2011, mediante las cuales la Secretaría a su digno cargo y el Presidente de la CLAC hacen alusión al "Proyecto de política Regional de medio ambiente". Asunto examinado durante la Vigésimo Séptima Reunión del Grupo de Expertos en asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/27) realizada en San José, Costa Rica del 13 al 15 de noviembre de 2011 en la que al tratarse la Cuestión 4.3 del Orden del Día, Guatemala en su calidad de punto focal de la macrotarea de "Medio Ambiente" presentó un "Anteproyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil" encargándose a la Secretaría de la CLAC circularla entre sus Estados miembros, recabando sus comentarios al respecto,

En este sentido, me permito manifestar a usted las consideraciones que se han formulado por parte de nuestro país en relación al Anteproyecto que nos ocupa:

- La propuesta de documento es muy amplia representando una excelente iniciativa proactiva en materia de protección ambiental para la Región que busca se implementen estrategias sostenibles para el cuidado del medio ambiente enfocadas a abatir afectaciones por ruido, mitigar los impactos de emisiones de la aviación en la calidad de aire y reducir la emisión de gases de efecto invernadero al clima.

C



SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

- Derivado de su contenido y los alcances planteados el documento proporciona la identificación de áreas de incidencia de la política ambiental para el sector aéreo de la Región Latinoamericana, siendo estas trascendentes para todos los participantes de la industria aérea nacional e internacional, abarcándose por ende, ámbitos de competencia de otras Dependencias distintas de las Administraciones de Aviación Civil, resultando por ello de gran importancia identificar el rol de cada uno de ellas con el fin de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil con el medio ambiente, enfatizándose la conveniencia de contar con la opinión y el acuerdo de ellas, respecto a esta Política
- Se aprecia que de conformidad con los términos en que está redactado el documento denota un carácter vinculante, estimándose que por el momento, éste contemplaría el propósito de actuar como una guía de orientación basada en las Resoluciones pertinentes de la OACI y el Anexo 16, con excepción de temas aún no considerados por la Organización de Aviación Civil Internacional como es el relativo al manejo de desechos.
- El documento abarca cuestiones ambientales de la aviación civil tanto domésticos competencia de la CMNUCC e internacionales competencia de la OACI. En ambos ámbitos los Estados de la región tienen muchas cosas en común, pero también posturas y enfoques diferentes para otras cuestiones como es el cambio climático, por lo que se recomendaría que una mejor forma de proceder sería la elaboración de la política por bloques, esto facilitaría su adopción por los Estados: Principios Generales y después en anexos lo correspondiente a ruido y emisiones que afectan la calidad del aire local, cambio climático y otros aspectos medio ambientales de la aviación civil.
- Se recomienda realizar la presentación del documento que nos ocupa en una forma más neutral y en el acuerdo propuesto, donde se hace referencia a Guatemala, a la que se agradece la propuesta; recomendándose que estos créditos deben figurar en la Nota de Estudio mediante la cual la Secretaría presente esta propuesta de política Latinoamericana de Medio Ambiente, y Aviación Civil, misma que debe ser considerada por la próxima Asamblea de la CLAC.

C



SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

SCT

- En forma general manifestamos nuestra coincidencia en el planteamiento de las líneas estratégicas propuestas en dicho Anteproyecto las cuales son concordantes con las Directrices Estratégicas impulsadas por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), las iniciativas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entre otras propuestas de diferentes organizaciones internacionales, las cuales también concuerdan con el Plan de acción para la reducción y mitigación de emisiones de bióxido de carbono, de la aviación civil mexicana que da cumplimiento a la Resolución A37-19 de la Asamblea de la OACI. Asimismo es de reconocerse la labor desempeñada por la CLAC al impulsar el fortalecimiento de instrumentos orientados en la materia en la región latinoamericana.
- México ha iniciado el uso de biocombustibles en aeronaves de algunas líneas aéreas, hechos y esfuerzos que son objeto de visualización a nivel de política nacional con el incremento en la producción y utilización de extensas zonas de terreno y el uso de materias primas para la producción de biocombustibles.
- Se acompaña al presente el documento con las observaciones aportadas en amarillo y el texto a eliminar en rojo y tachado.

Al agradecer se sirva tomar en consideración lo anteriormente expuesto, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

LIC. HÉCTOR GONZÁLEZ WEEKS

C.c.p. Ing. Dionisio Méndez Mayora – Representante Permanente de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional – 999 University Street, Suite 1440, Montreal, Quebec, Canadá H3C 5J9 – Para su conocimiento.

C.c.p. Ing. Agustín Cano Galván – Director General Adjunta de Aviación – Para su conocimiento.

DECS/csc*



DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

Oficio Nro. DGAC-YA-2012-0454-O

Quito, D.M., 25 de febrero de 2012

Asunto: ANTEPROYECTO MEDIO AMBIENTE AERONAUTICO

Señor
Marco Ospina
Secretario de la CLAC
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al Anteproyecto de Medio Ambiente presentado por la República de Guatemala en el Grupo GEPEJTA/27 de la CLAC), realizado en San José de Costa Rica del 13 al 16 de septiembre del 2011, en cumplimiento con la temática ambiental del sector aéreo en la región, 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; manifiesto a usted, las consideraciones que nuestro país tiene, en relación al Anteproyecto en mención:

Para el Ecuador es importante contar con instrumentos estratégicos y preventivos para un medio ambiente deseable, a fin de reducir los riesgos y el deterioro ambiental generado por la aviación civil. Sobre este tema es preciso indicar que la esta Dirección General de Aviación Civil está coordinando con el Ministerio de Medio Ambiente del país, sobre las medidas e iniciativas adaptables, en materia de medio ambiente aeronáutico, mismas que deben enmarcarse a los cambios del contexto nacional, regional e internacional, con el único objetivo de propender a un modelo de desarrollo ambiental sostenible para el sector aeronáutico, en beneficio del país y Latinoamérica.

Cabe indicar que el Ecuador ha tomado medidas correctivas con las compañías aéreas como son, la introducción al mercado de nuevos equipos de vuelo, que utilizan menor combustible y producen menor ruido.

Al presente documento se acompaña las observaciones aportadas con amarillo y con rojo lo que se debe eliminar.

Atentamente,

Ing. Fernando Xavier Guerrero López
DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

Oficio Nro. DGAC-YA-2012-0454-O

Quito, D.M., 25 de febrero de 2012

Anexos:

- anteproyecto revision ecuador febrero 2012 1.doc

am/fg/ry

**TEXTO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDAS PARA
LA POLÍTICA LATINOAMERICANA DE MEDIO AMBIENTE Y AVICIÓN CIVIL**

...

-CLAC-

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado, el texto nuevo se destaca con sombreado y en los casos necesarios, la justificación enmarcada con un recuadro, como se ilustra a continuación:

~~El texto que ha de suprimirse aparece tachado.~~

Texto que ha de suprimirse

El nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado.

Nuevo texto que ha de insertarse

~~El texto que ha de suprimirse aparece tachado y a continuación~~
aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado.

**Nuevo texto que ha de sustituir
al actual**

INDICACIONES SOBRE LAS ENMIENDAS

- a) Las enmiendas propuestas a los incisos 1, 2 y 3, referidos a la presentación, antecedentes, consideraciones generales respectivamente, están planteadas en función de agregar consistencia y objetividad al contenido del proyecto de política, eliminando redundancias e información que es de conocimiento actual.
- b) El inciso 4.2 del proyecto de política, referido al propósito, ha sido eliminado del contenido puesto que los puntos expuestos en este inciso forman parte implícita en la presentación, la justificación y de los objetivos propiamente.
- c) El inciso 6 del proyecto, referido a los objetivos ha sido integrado al inciso 4 por la estrecha relación entre ambos.
- d) Los demás incisos con enmiendas particulares, están analizados en función de las razones expuestas en el contenido de esta nota de estudio, priorizando aquellos puntos que pudiesen generar controversias o falta de consenso.

ENMIENDAS AL PROYECTO DE POLÍTICA

1. PRESENTACIÓN

El siglo XXI ha magnificado una etapa de contusión con el mundo natural, ~~y que~~ **la cual**, 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 (Cumbre de Johannesburgo, el Informe Brundtland, la Conferencia de Río, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático –CMNUCC-, y su Protocolo de Kioto -PK-, entre otros), y dentro de lo cual, el sector aeronáutico ha tomado parte a través de los impulsos de la ~~Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)~~.

~~Aunado a ello,~~ **En los últimos años, el sector transporte aéreo ha registrado un 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. De acuerdo con el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático de las Naciones Unidas (IPCC), señala que la aviación genera el 2.2% de las emisiones de CO₂ mundiales. Esto establece un marco amplio a nivel internacional y regional para la definición de políticas y planes de acción, focalizado en estimular un desarrollo sostenible dentro del transporte aéreo, lo cual, se refleja en el planteamiento estratégico de la Política Latinoamericana de Medio Ambiental y Aviación Civil, en donde pueda estimularse la competitividad y el crecimiento de un transporte aéreo más eficiente y ambientalmente responsable.**

~~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~~ **Desde su creación,** ~~de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC),~~ **ha tenido por objeto primordial proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros, una estructura adecuada en la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, esto,** a fin de alcanzar la más amplia colaboración para resolver los problemas de aviación civil de ~~en la región latinoamericana, alineado con las iniciativas e impulsos de OACI. 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 **así, el desarrollo** ~~que las actividades~~ **que pueden contribuir del sector sean responsables y pueda contribuirse a la reducción de los impactos medio ambientales generados por la aviación,** en búsqueda de un marco regional sobre Desarrollo Sostenible ~~para la aviación regional. En este contexto, y en relación con la temática ambiental relacionada al sector aéreo de 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, en búsqueda de mejorar la productividad, competitividad y el crecimiento del transporte aéreo en armonía con la naturaleza.~~

~~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 sobre Cambio Climático de las 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 0.008% 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, Esto 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 trascendental** para la aplicación continua de una estrategia ambiental **preventiva y correctiva** proactiva, integrada a los procesos, productos y servicios de la cadena aeronáutica, **generar espacios de oportunidad y fortalecer la economía regional, estimular el desarrollo de capacidades y conocimientos, la generación y transferencia tecnológica, la adopción de medidas operativas más eficientes, y la implementación de acciones orientadas a gestar la sostenibilidad** **para aumentar la eficiencia global**, y reducir los riesgos y el deterioro ambiental generado por la aviación civil **internacional**, 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.~~

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 el incremento de 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 uno de los territorios más ricos de mayor riqueza en recursos naturales. Sin embargo, la economía de los países de la región, depende, en gran medida 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 aún persisten en su territorio a través de diversos grupos lingüísticos. Gran parte de la actividad económica de la mayoría de los países de la región, es el comercio de materias primas (minerales, productos agrícolas e hidrocarburos) que requieren un uso intensivo de recursos y servicios ambientales, y otras actividades de gran importancia como la industria, el transporte y el turismo, que generan otros impactos además del uso intensivo

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”.

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 y alto índice de vulnerabilidad ante el cambio climático, desde 1990 hasta el 2010. Por otra parte, se registra un aumento de las emisiones regionales de gases efecto invernadero carbono (CO₂), las cuales ascienden a 4.78% de las emisiones globales, aunque estas constituyen una porción muy baja de las emisiones de los países industrializados, es una contribución significativamente al calentamiento global, contribuyen significativamente al cambio climático. Fenómeno que agudiza las desigualdades existentes en muchos países.

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 población 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. , con una tasa de crecimiento poblacional de 1.2%, lo cual, indica que para el 2025 la cifra de personas que habitarán en la región rebasará los 600 millones. Esto con un Producto Interno Bruto de aproximadamente 5,500 dólares. Sin lugar a dudas, estos factores conjugados con los continuos retos de la economía global, será una de las más representan 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 billones. 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 2.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Desde la **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 **para** 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~~ **agencia** 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 la 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 de la 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), su creación fue establecida por el Consejo de la OACI en 1983, sustituyendo la Comisión de Ruido de las Aeronaves (CAN) y la Comisión de Emisión de los Motores de los Aviones (CAEE).

En 1992, ~~Durante~~ **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 se dimensionan~~ **dimensionando como principales:** 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 acida 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,~~ **y** los problemas ambientales que surgen de los accidentes e 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~~

- e) ~~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 ambiente.~~

~~En el 2007, 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 estrategias económicamente eficientes y tecnológicamente factibles, viables, así como medidas que los Estados miembros puedan utilizar para lograr reducir emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación.~~

~~Posteriormente, Dentro de ese contexto y garantizando la continuidad de las iniciativas ambientales, en el 2010, en durante la 37º 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 los gases de efecto invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial.~~

~~En ese sentido, 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 por parte de la organización, y su enfoque unificando y coordinando en las medidas adoptadas para promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional.~~

~~2.3~~ **2.2 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 entre 1958, Montevideo (Uruguay) en 1959 y Bogotá (Colombia) en y 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 No obstante, hasta en 1973, durante 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, celebrada con el propósito de analizar proyecto de constitución de la Comisión Latinoamericana de el tema de integración gubernamental latinoamericana en el campo de la 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 dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las actividades requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, inclusive las referidas al tema ambiental.

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 **de la aviación** 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. **Sin embargo,**

El crecimiento ha provocado aumentos significativos en los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) los niveles de impacto y afección ambiental generados por el sector aeronáutico, **aun así,** 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 de los procesos de decisión y acción, estrategias que permitan mejorar la gestión ambiental del sector aeronáutico.

Resulta abrumadora la información sobre Es preocupante el proceso de colisión, **su la** gravedad, y **las** consecuencias **entorno relacionadas** al conjunto de afecciones ambientales y la crisis climática, **que actúan** 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** **incidiendo en el dinamismo de las economías, lo cual, representa una amenaza al crecimiento del** **transporte aéreo y el desarrollo en general de los pueblos.**

Por lo anterior **cual,** es urgente adoptar acciones **ambientales** determinantes 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 situación,** 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 Civil, surge como una respuesta a estimular la **adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático y como** **adopción de una estrategia ambiental preventiva, integrada a los procesos, productos y servicios de** **la cadena de valor del transporte aéreo, y mecanismo para impulsar prácticas ambientales en la** **aviación civil de la región ambientalmente amigables a través de la aplicación continua de un** **conjunto de estrategias proactivas.** **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, **Esto permitirá a** 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 **como parte 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 y responsable con el medio ambiente.

Asimismo, 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 y** a establecer estrategias para reducir brechas y generar acuerdos multilaterales entre Estados y los diferentes sectores **actores** aeronáuticos, **con el fin de** **orientados a**

reducir los impactos ambientales y los efectos de la crisis climática. ~~Así mismo, a~~ y 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~~ del la aviación civil de la región latinoamericana, ~~se considera~~ **está política establece** a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), como la el foro de consulta y organización mediante el cual se llevan a cabo las negociaciones y acuerdos de la aviación regional **en materia ambiental, y** ~~que~~ deben responder a la institucionalidad rectora de la Organización de Aviación Civil Internacional (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 Medio Ambiente y Aviación Civil, sin menoscabo de otras normativas o regulaciones vinculantes:

- a. **Convenio de Chicago.** El Convenio de Chicago, es el marco jurídico que regula al sector de aviación civil internacional 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 y **orientaciones** técnicas del Anexo 16 **y otras resoluciones, declaraciones, normas y recomendaciones** 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.~~
- ~~e. 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.~~
- e. **Convenios, tratados y otros compromisos internacionales suscritos por los países miembros de la CLAC**
 - iv. ~~Convenio No. 148 sobre el Medio Ambiente de Trabajo (contaminación del aire, ruido y vibraciones) de la Organización Internacional de Trabajo (OIT).~~
 - v. **Convenios internacionales referidos a la conservación y protección de la biodiversidad, lucha contra la desertificación, y la protección de flora y fauna y otros convenios económicos y sociales relacionados.**
 - vi. **Declaraciones, resoluciones, enmiendas y reservas relacionadas con la temática y estrategias de la política.**

4. VISION Y ~~PROPÓSITO~~ **OBJETIVOS** DE LA POLÍTICA

4.1 Visión

La política **Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil**, es el instrumento orientador de las acciones del sector aeronáutico civil de la región **Latinoamericana** en torno a la temática ambiental, **bajo un modelo de sostenibilidad** focalizado en estimular la competitividad, mejora continua y la gestión ambiental preventiva y de acción del transporte aéreo en **el marco de sostenibilidad las tres aristas**: medio ambiente, economía y sociedad.

4.2 Propósito

Esta política ~~regional se focaliza en contribuir~~ **contribuirá** 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 civil en la región latinoamericana, utilizando estrategias ambientales que contribuyan, ~~alineen y coordinen en~~ **en** las acciones de los ~~sectores público y privado de la aviación civil~~ **actores involucrados**, para alcanzar así, el desarrollo sostenible a través de acciones de ~~promoción, acción y prevención~~ **proactivas** que permitan sustentar el crecimiento ~~económico sostenible~~ del transporte aéreo y la adaptación de medidas ambientales.

Se pretende, a través de la política, estimular que la red de aeropuertos de la región sea sostenible, potencializando la utilización de energías renovables que minimice los gases de efecto 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.

5.1 Objetivo General — 4.2 OBJETIVO PRINCIPAL

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 **estrategias y mecanismos de adaptación y mitigación al cambio climático proactivos** que contribuya a la reducción de ~~emisiones de gases de efecto invernadero en la región,~~ **los impactos y afecciones ambientales generados por la aviación regional** y al fortalecimiento de la resiliencia del sector **aeronáutico** a los ~~efectos~~ **retos** adversos del fenómeno climático **y la crisis ambiental actual**, enmarcado dentro del alcance de la CLAC.

5.2 4.3 Objetivos Específicos:

- i. **Desarrollar iniciativas para limitar o reducir el impacto y el número de afectos por las emisiones de ruido, las emisiones de motores que afectan la calidad del aire local, los efectos sobre el clima mundial de los gases efecto invernadero generados por la aviación y la pérdida de biodiversidad en la región.**

- ~~i. Consolidar la integración regional alrededor del desarrollo sostenible para el Sector Aeronáutico, dentro de la responsabilidad y actuación global de la región latinoamericana y de cada Estado ante las afecciones ambientales.~~
- ~~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 internacionales y alianzas de coordinación intersectoriales.~~
- ~~iii. Propiciar la asimilación y transferencia 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 a 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.~~
- ii. Fortalecer institucionalmente los esfuerzos para implantar medidas ambientales proactivas dentro del sector aeronáutico de la región, a través de generar y promover la investigación y desarrollo, de generar y ampliar capacidades de acción mediante la participación activa de los diferentes actores y grupos de interés, de fomentar la generación de alianzas estratégicas, y de consolidar la integración regional bajo una visión común, alrededor de un modelo de desarrollo sostenible
- iii. Estimular la preservación ambiental, el crecimiento y el desarrollo de competitividad aeronáutica a través de propiciar la asimilación y transferencia tecnológica más limpias, promover el desarrollo e implementación de medidas operacionales, establecer directrices para la planificación, optimización y reestructuración de la infraestructura, y generar programas de incentivos que estimulen la inversión y viabilicen el acceso para la implementación de medidas ambientales contundentes.
- vii. iv. 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.
- v. Diseñar e implementar estrategias, procesos económicos y mecanismos para facilitar el acceso y generación de recursos financieros para incrementar el nivel de viabilidad de la implementación de las diferentes alternativas de acción ambiental.
- 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 tecnologías, así como la identificación de estrategias, oportunidades e instrumentos dentro del marco y contexto de la sostenibilidad del Transporte Aéreo~~

6. 5. PRINCIPIOS RECTORES

Eficiencia: ~~Se procurará~~ debe fomentarse la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios actores aeronáuticos y grupos de interés para que brinden su cooperación en identificar y solucionar los problemas de facilitación, procurando alcanzar la máxima eficiencia en la cadena de servicios aeronáuticos en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales nacionales e internacionales para en beneficio de 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 y favorecer el crecimiento de forma sostenible del transporte aéreo.

Innovación tecnológica: ~~Promover en el sector~~ aeronáutico debe tener que las aerolíneas dispongan de aeronaves de la más reciente la disponibilidad y acceso a de tecnologías y medidas operacionales modernas y ambientalmente más amigables, con registros y controles permanentes de mantenimiento, ecológicamente aceptadas, y tripulaciones nacionales debidamente entrenadas y calificadas, para reducir impactos en el ambiente.

Integralidad: Articular esta política con las políticas ambientales vigentes de cada Estado 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.

Precaución: La protección y la conservación del patrimonio natural, así como su vulnerabilidad, promoviendo y adoptando medidas de adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático, y de otras afecciones ambientales.

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.

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

Responsabilidad compartida, pero diferenciada: reconocer el Principio CRBD y las disposiciones específicas dentro de la iniciativas de la CMNUCC, para 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.

8. 7. ÁREAS DE GESTIÓN DE LA POLÍTICA AMBIENTAL PARA EL SECTOR AERONÁUTICO DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA

8.3 7.3 Calidad del medio ambiente en las proximidades de los aeropuertos y su funcionamiento

Es fundamental que el sector aéreo esté 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~~ **afin de** lograr la compatibilidad de un aeropuerto con sus proximidades y ~~de~~ crear las mejores condiciones para las actividades de las aeronaves, protegiendo a la vez, la comunidad adyacente al aeropuerto y el medio ambiente. Asimismo, los diferentes actores que integran el sector aeronáutico de la Región, deben identificar la afección del transporte aéreo sobre las actividades humanas, abordar los problemas ambientales originados por la construcción, la ampliación o modernización de aeropuertos o de infraestructura afin, la contaminación del agua y del suelo, y los desechos producidos por el funcionamiento operaciones, concesiones, comercio y otras actividades vinculantes con al trasporte aéreo.

8.5 7.5 Responsabilidad del sector aeronáutico civil de la región ante los problemas ambientales que afectan al planeta

La responsabilidad del transporte aéreo ante los problemas ambientales del planeta, 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~~ **la variación** climática, implica fomentar el crecimiento sostenible de la aviación dentro de lo cual es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo de 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, facilitando los foros de discusión que permitan elaborar marcos de aplicación regional basados en la cooperación entre los Estados y que contribuyan a que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible en el corto, mediano y largo plazo.~~

8.6 7.6 La aviación regional en el marco de sostenibilidad: Sociedad, economía y medio ambiente

El sector del transporte aéreo, es estratégico para los Estados de la región latinoamericana, contribuye de forma muy importante a su vertebración territorial y en efectos positivos para su desarrollo socioeconómico. Por lo tanto, el sector aeronáutico es uno de los más importantes y dinámicos de la economía regional, por lo que ~~la región~~ debe estimularse el desarrollo de estrategias para fortalecer y generar capacidades y conocimiento, la generación y transferencia tecnológica, prácticas y medidas operativas eficientes, las coordinación interinstitucional, cooperación y la sensibilización entre los Estados, para la reducción de vulnerabilidad, **y la reducción** 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 7.7 Mitigación de emisiones de gases efecto invernadero (GEI) y la adaptación al cambio climático

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

Asimismo, es deber de los diferentes actores de la CLAC, profundizar en **los conocimientos sobre los impactos y la vulnerabilidad de la infraestructura aérea ante la variabilidad natural del clima y el cambio climático. desarrollar metodologías para estimar, vigilar y verificar las emisiones e impactos generados por la aviación civil internacional, trabajando conjuntamente por conducto de la CLAC, la OACI y otras organizaciones.** 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, y mecanismos innovadores de financiamiento.

8.8 7.8 Convenios multisectoriales de adaptación y mitigación al cambio climático

Las políticas públicas y acuerdos internacionales **de mitigación** son **relevantes importantes** para alinear los objetivos del sector aéreo regional con los objetivos ambientales de la aviación internacional, y adicionalmente, suministrar 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 en el sector aeronáutico de la región.

8.9 7.9 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 retos** en algunas afecciones ambientales, **han iniciado el desarrollo de políticas y normativas. No obstante, estos elementos deben coordinarse e implementarse a través de programas de acción.** es importante, **que a través de las estrategias de esta política, los Estados puedan identificar oportunidades económicas generadas dentro del contexto de la temática ambiental, y profundizar** apoyar a la OACI **y otros organismos internacionales en su labor en de analizar e impulsar** mecanismos innovadores de financiamiento y medidas **basadas en criterios dinámicas y proactivas** que estimulen el continuo crecimiento **y mejora ambiental** del transporte aéreo bajo **el marco de responsabilidad y desarrollo sostenible** **la conciliación de los principios rectores de las políticas ambientales vigentes.**

Los diferentes actores de la CLAC **Esto debe estar orientado hacia** 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~~ el acceso a recursos financieros que permitan desarrollar capacidades, ~~establecer~~ implementar acciones y medidas operativas, facilitar el acceso a la transferencia tecnológica, desarrollar incentivos, promover proyectos de investigación y desarrollo e implementar contundentemente las otras iniciativas ambientales del sector aeronáutico dentro de la región.

9. **8. Líneas estratégicas**

Tercer párrafo:

~~Para cada estrategia se determinan las acciones que requieren el apoyo de los actores identificados para su desarrollo e implementación,~~ para su desarrollo e implementación, determina acciones que requieren un nivel de apoyo y participación de los diferentes actores identificados, que debe variar en función de las condiciones y capacidades específicas de cada Estado, con el objetivo de lograr la integración y coherencia. Cada una de estas deberá ser evaluada en el tiempo, con el fin de ajustarlas y adaptarlas, respondiendo para responder así a los cambios en el ~~en materia ambiental y aeronáutica, dentro del~~ contexto nacional, regional e internacional.

16.1 8.1 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~~ el cual, puede ser representado por este proyecto de política que dimensiona 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. Esto permitirá contribuir a armonizar las iniciativas de la región y reducir las barreras jurídicas, técnicas, operativas y económicas para estimular la gestión del desarrollo de las capacidades y el desarrollo de planes de acción de los Estados miembros y responder a los diferentes enfoques de la Política:

16.2 8.2 Fortalecimiento institucional:

Implantación de medidas ambientales proactivas

- 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 y se establecerán las bases legales, jurídicas y regulatorias en relación al desarrollo sostenible de la Aviación Civil. para el avance en el diseño de planes de acción, métodos y procedimientos relacionados al desarrollo sostenible de la aviación civil y las áreas de incidencia enumeradas en la sección 7.
- b) Crear y fortalecer las capacidades humanas, tecnológicas, administrativas y operativas en el tópico ambiental dentro del sector aeronáutico. dentro del tópico ambiental en el sector aeronáutico, e incluir mecanismos y metodologías de medición, vigilancia y verificación de efectividad ambiental.

- d) Gestionar e impulsar la implementación de Sistemas de Gestión Organizacional (SGO) que permitan la incursión de Producción Más Limpia, consumo sustentable, medidas de reducción de carbono y otros componentes que contribuyan activamente con las metas ambientales del transporte aéreo.

16.3 8.3 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 **gestar un desempeño eficiente y ambientalmente amigable**, bajo el objetivo de **aprovechar equipos y sistemas innovadores** impulsar el desarrollo y crecimiento de los diversos actores identificados a través de:

- e) **Fomentar el establecimiento de metas tecnológicas relacionadas al monitoreo y reducción de las afecciones ambientales generadas por el transporte aéreo.**

16.4 8.4 Medidas Operacionales: Respuesta y actuación ambiental del transporte aéreo

Las medidas operacionales dentro del contexto de la aviación describen 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 impactando de manera positiva en la reducción de costos operacionales. Adicionalmente, las medidas operativas no requieren necesariamente la introducción de nuevos equipos o tecnologías. Para lo cual, esta estrategia plantea:

- c) Definir **constantemente metas operacionales y nuevos** 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 reestructuración del espacio aéreo superior e inferior, **y procedimientos de aproximación** basados en la performance (PBN).
- e) Desarrollar y aplicar nuevas comunicaciones, navegación, vigilancia o procedimientos de gestión del tráfico aéreo **basado en la performance para la creación de rutas y procedimientos más eficientes.**
- ~~g) Estructurar procedimientos de aproximación basados en la performance (PBN).~~
- g) Analizar y efectuar procedimientos y restricciones operacionales de atenuación de las tasas de ruido, bajo el enfoque equilibrado **y un proceso gradual.**

**16.5 8.5 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 operadores y usuarios. Por lo tanto, para la gestión de la infraestructura focalizada en la protección del medio ambiente, **además de contar con mecanismos de planificación y gestión**, se debe:

**16.6 8.6 Programas de Incentivos:
Reconocimiento e instrumentalización de programas**

- a) Identificar, proponer y establecer incentivos (económicos, fiscales, de reconocimiento, o de otro tipo) para promover la aplicación **y participación** de programas ambientales.
- 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 **de forma voluntaria**, el impacto de emisiones de carbono generadas de su viaje.

**16.7 8.7 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.~~ **Las medidas respuesta y acción voluntarias son un elemento importante para afrontar las diferentes afecciones ambientales, sin representar, costes impositivos, lo cual se traduce en una medida importante para estimular el desarrollo sostenible de la región en medidas como:**

- h) Establecer alianzas y acuerdos estratégicos en la región, para fortalecer la instrumentación de 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, promoviendo una relación cercana de la CMNUCC con la OACI proporcionando información actualizada de las actividades ~~de la~~ y datos de la aviación ~~sobre~~ **referidos al tema ambiental**.
- 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 **ambiental regional para el Sector Aeronáutico de los Estados miembros de la CLAC, y las diferentes medidas identificadas en para la protección y mejoramiento del ambiente**.
- 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.~~

16.8 8.8 Economía del Cambio Climático:

Diseñar e implementar Procesos económicos y mecanismos financieros para la adaptación y mitigación del Cambio Climático

- 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~~ y apoyar a la OACI y otros organismos internacionales en su labor por desarrollar e implantar políticas y programas económicos de acción ambiental relacionados con el sector aeronáutico, y establecer un marco participativo para analizar y explorar la viabilidad de las Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM's) sobre aspectos técnicos, los posibles beneficios ambientales y los impactos económicos que puedan generar; esto siempre y cuando existan conciliación entre los principios rectores
- b) Diseñar estrategias para la identificación de recursos financieros ~~y no financieros~~ para la implementación de programas y otros proyectos a través de programas fondos de cooperación destinados para el impulso de la temática ambiental ~~en el sector de aviación civil.~~
- c) ~~Diseñar e implementar~~ Establecer un marco adecuado para el análisis, diseño e implementación de 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~~ los compromisos ambientales.
- 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.~~
- d) Analizar la viabilidad de Impulsar el desarrollo de proyectos del sector aeronáutico bajo el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) y otros mecanismos alternativos y voluntarios ~~que permitan la sustentabilidad del sector.~~
- f) 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~~ a través de convenios y acuerdos de colaboración voluntaria.
- g) Implementar estrategias que garanticen la supervivencia y el fortalecimiento de la capa forestal de la región ~~a través de mecanismos voluntarios de compensación.~~
- h) Desarrollar mecanismos económicos, financieros y administrativos que promuevan la implementación de Producción ~~y servicios~~ más Limpia, bajo la dimensión de potencializar ~~servicios~~ una cadena de valor más eficiente.
- i) Desarrollar modelos económicos que permitan la inserción de servicios ~~de carbono integrales para corporaciones y fondos~~ de servicios basados en modelos bajos en carbono, en los cuales, se estimule la participación voluntaria de los pasajeros, para compensar las emisiones generadas.

16.9 8.9 Investigación y Desarrollo:
Desarrollo de oportunidades en el marco de la sostenibilidad

- 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, **a través de la investigación y** el desarrollo de medidas ambientales equitativas, que contribuya con el desarrollo integral humano.

CLAC/GEPEJTA/29-NE/17
ADJUNTO 3

Política LATINOAMERICANA de Medio Ambiente y Aviación Civil



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

POLITICA LATINOAMERICANA DE MEDIO AMBIENTE Y AVIACIÓN CIVIL

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL
- CLAC -



- DESARROLLO SOSTENIBLE -

1. Presentación

2. Antecedentes

2.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

2.2 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

3. Consideraciones generales

3.1 Justificación

3.2 Marco Legal

4. Visión y objetivos de la política

4.1 Visión

4.2 Objetivo principal

4.3 Objetivos específicos

5. Principios rectores

6. Identificación de actores

7. Áreas de gestión de la política

8. Líneas estratégicas

9. Sostenibilidad de la política

1. PRESENTACIÓN

El siglo XXI ha magnificado una etapa de contusión con el mundo natural, la cual, 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 (Cumbre de Johannesburgo, el Informe Brundtland, la Conferencia de Río, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático –CMNUCC-, y su Protocolo de Kioto –PK-, entre otros), y dentro de lo cual, el sector aeronáutico ha tomado parte a través de los impulsos de la OACI.

En los últimos años, el transporte aéreo ha registrado un 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, vayan en aumento. De acuerdo con el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático de las Naciones Unidas (IPCC), la aviación genera el 2.2% de las emisiones de CO₂ mundiales. Esto establece un marco amplio a nivel internacional y regional para la definición de políticas y planes de acción, focalizado en estimular un desarrollo sostenible dentro del transporte aéreo, lo cual, se refleja en el planteamiento estratégico de la Política Latinoamericana de Medio Ambiental y Aviación Civil, en donde pueda estimularse la competitividad y el crecimiento de un transporte aéreo más eficiente y ambientalmente responsable.

Desde su creación, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), ha tenido por objeto primordial proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros, una estructura adecuada en la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, esto, a fin de alcanzar la más amplia colaboración para resolver los problemas relacionados a la aviación de la región. En esa perspectiva, la CLAC proporciona el foro ideal mediante el cual los Estados miembros pueden adoptar medidas que protejan el medio ambiente, estimulando así, el desarrollo de actividades que puedan contribuir a la reducción de los impactos medio ambientales generados por la aviación, en búsqueda de un marco regional de Desarrollo Sostenible. En este contexto, y en relación con la temática ambiental relacionada al sector aéreo de 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, en búsqueda de mejorar la productividad, competitividad y el crecimiento del transporte aéreo en armonía con la naturaleza.

La importancia de esta política para la región, radica en que es un instrumento trascendental para la aplicación continua de una estrategia ambiental proactiva, integrada a los procesos, productos y servicios de la cadena aeronáutica, para generar espacios de oportunidad y fortalecer la economía regional, estimular el desarrollo de capacidades y conocimientos, la generación y transferencia tecnológica, la adopción de medidas operativas más eficientes, y la implementación de acciones orientadas a gestar la sostenibilidad y reducir los riesgos y el deterioro ambiental generado por la aviación civil internacional, participando de forma activa en garantizar la calidad de vida.

2. ANTECEDENTES

América Latina, es sin lugar a dudas una de las regiones con mayor biodiversidad en el mundo, tanto natural como cultural, lo cual lo posicionan como uno de los territorios de mayor riqueza de recursos naturales. Sin embargo, la economía de los países de la región, depende, en gran medida, de la utilización de estos recursos para su crecimiento económico y su desarrollo humano. Gran parte de la actividad económica de la mayoría de los países de la región, es el comercio de materias primas (minerales, productos agrícolas e hidrocarburos) que requieren un uso intensivo de recursos y servicios ambientales, y otras actividades de gran importancia como la industria, el transporte y el turismo, que generan otros impactos además del uso intensivo.

El deterioro del patrimonio natural y la contaminación en la región, se concentra en la pérdida de la biodiversidad, la pérdida de la superficie y cobertura forestal y alto índice de vulnerabilidad ante el cambio climático. Las emisiones regionales de gases efecto invernadero ascienden a 4.78% de las emisiones globales, aunque estas constituyen una porción muy baja comparado con las emisiones de países industrializados, es una contribución significativamente al calentamiento global.

Existen estudios que establecen relación entre el deterioro de los bienes y servicios naturales con el crecimiento y desarrollo poblacional. En esta línea, la población de la región ejerce cierta presión en el deterioro ambiental y de los recursos naturales. La población de América Latina para el 2011 se sitúa en 582 millones de personas, con una tasa de crecimiento poblacional de 1.2%, lo cual, indica que para el 2025 la cifra de personas que habitarán en la región rebasará los 600 millones. Esto con un Producto Interno Bruto de aproximadamente 5,500 dólares¹. Sin lugar a dudas, estos factores conjugados con los continuos retos de la economía global, representan grandes presiones sobre el patrimonio natural y el deterioro del ambiente.

La aviación es un sector muy importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y naciones, como un medio de transporte, 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 el incremento de los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero, incidiendo directamente en el cambio climático y otras afecciones ambientales cada vez mayores, por lo tanto, es necesario tomar medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad de ambiental.

2.1 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La Convención de Aviación Civil Internacional realizada en 1944 en la ciudad de Chicago, Estados Unidos, esculpió la ruta para proveer el marco jurídico internacional para el establecimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La OACI es la agencia 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 para asegurar un crecimiento ordenado de la aviación civil alrededor del mundo.

¹ CEPAL (2011) Anuario estadístico para América Latina y el Caribe 2011. Santiago de Chile, Chile. Pp79.

Eminentemente en los últimos años, a raíz de la crisis climática, el tema ambiental se es uno de los principales focos de acción a nivel mundial. Dentro de la OACI, las actividades enfocadas a reducir impactos ambientales generados por la aviación, son lideradas por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), establecido por el Consejo de la OACI en 1983, sustituyendo a la Comisión de Ruido de las Aeronaves (CAN) y la Comisión de Emisión de los Motores de los Aviones (CAEE). En 1992, durante la Conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente o Cumbre de la Tierra, el CAEP presentó un inventario de los problemas relacionados con la aviación civil internacional, dimensionando como principales: el ruido, la calidad del ambiente en las proximidades de los aeropuertos, los problemas ambientales que afectan al globo terráqueo, y los problemas ambientales que surgen de los accidentes e incidentes de aeronaves con mercancías peligrosas.

En el 2007, la Asamblea General en su 36º Período de Sesiones, solicitó al Consejo formar el Grupo sobre Aviación Internacional y Cambio Climático (GIACC), con la función de desarrollar y recomendar un programa de acción, incluyendo un marco de aplicación de estrategias económicamente eficientes y tecnológicamente viables. Posteriormente, en el 2010 durante la 37º Asamblea, fueron trazados objetivos ambiciosos para reducir al mínimo los efectos ambientales adversos de la aviación civil internacional, para alcanzar, entre otras metas conexas, el limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido de la aeronaves, limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en la calidad del aire local y los efectos de los gases de efecto invernadero procedentes de la aviación sobre el clima mundial.

En ese sentido, 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 por parte de la organización, y su enfoque unificando y coordinando en las medidas adoptadas para promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional.

2.2 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 entre 1958 y 1962, establecieron los principios básicos que deberían considerar los Estados de la región latinoamericana para tomar medidas relativas a la reglamentación del transporte aéreo. No obstante, hasta en 1973 durante la Segunda Conferencia Latinoamericana de Autoridades Aeronáuticas, celebrada con el propósito de analizar el tema de integración gubernamental latinoamericana en el campo de la aviación civil, 15 Estados latinoamericanos suscribieron el Estatuto de la CLAC, constituyéndose así, el organismo internacional de aviación civil más importante de la región.

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 dentro de la cual, puedan discutirse y planearse todas las actividades requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil, inclusive las referidas al tema ambiental. 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.

3. CONSIDERACIONES GENERALES

3.1 Justificación

El continuo crecimiento de la aviación ha actuado como catalizador en el desarrollo económico y social en los diferentes Estados de la región. Sin embargo, el crecimiento ha provocado aumentos significativos en los niveles de impacto y afección ambiental generados por el sector aeronáutico, aun así, su prevención aun 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 de los procesos de decisión y acción, estrategias que permitan mejorar la gestión ambiental del sector aeronáutico.

Es preocupante el proceso de colisión, la gravedad, y las consecuencias relacionadas al conjunto de afecciones ambientales y la crisis climática, que actúan como multiplicadores de asimetrías en la región, incidiendo en el dinamismo de las economías, lo cual, representa una amenaza al crecimiento del transporte aéreo y el desarrollo en general de los pueblos. Por lo cual, es urgente adoptar acciones ambientales determinantes en todos los sectores de la sociedad, y puntualmente, en el sector de la aviación civil que no puede ser ajeno a esta situación.

Consecuentemente, la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, surge como una respuesta a estimular la adopción de una estrategia ambiental preventiva, integrada a los procesos, productos y servicios de la cadena de valor del transporte aéreo, y mecanismos para impulsar prácticas ambientalmente amigables a través de la aplicación continua de un conjunto de estrategias proactivas.

Esto permitirá a los Estados miembros de la CLAC, trabajar coordinadamente en la implementación de una política con una visión común, tomando el liderazgo para impulsar la implementación de la variable ambiental, fortaleciendo el crecimiento y desarrollo del sector aeronáutico regional de una manera sostenible y responsable con el medio ambiente.

Asimismo, 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, y a establecer estrategias para reducir brechas y generar acuerdos multilaterales entre los Estados y los diferentes actores del sector aeronáutico, orientados a reducir los impactos ambientales y los efectos de la crisis climática, y gestionar en la creación de espacios y plataformas alternativas de acción.

3.2 Marco Legal

En el marco legal de la aviación civil de la región latinoamericana, esta política establece a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), como principal foro de consulta y organización mediante el cual se llevan a cabo las negociaciones y acuerdos de la aviación civil regional en materia ambiental, y debe responder a la institucionalidad rectora de la Organización de Aviación Civil Internacional (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 que da sustento a la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, sin menoscabo de otras normativas o regulaciones vinculantes:

- a. **Convenio de Chicago:** es el marco jurídico que regula al sector de aviación civil internacional 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 y orientaciones técnicas del Anexo 16 y otras resoluciones, declaraciones, normas y recomendaciones relativas a la protección ambiental.
- b. **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.
- c. **Convenios, tratados y otros compromisos internacionales suscritos por los países miembros de la CLAC**
 - i. 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 ozono.
 - iv. Convenios internacionales referidos a la conservación y protección de la biodiversidad, lucha contra la desertificación, y la protección de flora y fauna y otros convenios económicos y sociales relacionados.
 - v. Declaraciones, resoluciones, enmiendas y reservas relacionadas con la temática y estrategias de la política.

4. VISIÓN Y PROPÓSITO DE LA POLÍTICA

4.1 Visión

La Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, es el instrumento orientador de las acciones del sector aeronáutico de la región en torno a la temática ambiental, bajo un modelo de sostenibilidad focalizado en estimular la competitividad, mejora continua y la gestión ambiental preventiva y de acción dentro del transporte aéreo en las tres aristas: medio ambiente, economía y sociedad.

Esta política contribuirá 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 civil en la región latinoamericana, utilizando estrategias que contribuyan en las acciones de los actores involucrados, para alcanzar así, el desarrollo sostenible a través de acciones proactivas que permitan sustentar el crecimiento del transporte aéreo y la implantación de medidas ambientales.

4.2 Objetivo principal

Impulsar, a través de la interacción de los diferentes actores dentro del transporte aéreo regional, 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 estrategias y mecanismos proactivos que contribuyan a la reducción de los impactos y afecciones ambientales generados por la aviación regional, y al fortalecimiento de la resiliencia del sector aeronáutico a los retos adversos del fenómeno climático y la crisis ambiental actual, esto enmarcado dentro del alcance de la CLAC.

4.3 Objetivos específicos

- a) Desarrollar iniciativas para limitar o reducir el impacto y el número de afectos por las emisiones de ruido, las emisiones de motores que afectan la calidad del aire local, los efectos sobre el clima mundial de los gases efecto invernadero generados por la aviación y la pérdida de biodiversidad en la región.

- b) Fortalecer institucionalmente los esfuerzos para implantar medidas ambientales proactivas dentro del sector aeronáutico de la región, a través de generar y promover la investigación y desarrollo, de generar y ampliar capacidades de acción mediante la participación activa de los diferentes actores y grupos de interés, de fomentar la generación de alianzas estratégicas, y de consolidar la integración regional bajo una visión común, alrededor de un modelo de desarrollo sostenible.

- c) Estimular la preservación ambiental, el crecimiento y el desarrollo de competitividad aeronáutica a través de propiciar la asimilación y transferencia tecnológica más limpias, promover el desarrollo e implementación de medidas operacionales, establecer directrices para la planificación, optimización y reestructuración de la infraestructura, y generar programas de incentivos que estimulen la inversión y viabilicen el acceso para la implementación de medidas ambientales contundentes.

- d) 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.

- e) Diseñar e implementar estrategias, procesos económicos y mecanismos para facilitar el acceso y generación de recursos financieros para incrementar el nivel de viabilidad de la implementación de las diferentes alternativas de acción ambiental.

5. PRINCIPIOS RECTORES

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

❖ **Competitividad**

Contribuir a que el 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.

❖ **Desarrollo Humano Transgeneracional**

Utilizar racionalmente los bienes y servicios naturales sin comprometer a las generaciones futuras.

❖ **Eficiencia**

Debe fomentarse la participación activa actores aeronáuticos y grupos de interés para que brinden su cooperación en identificar y solucionar los problemas de facilitación, procurando alcanzar la máxima eficiencia en la cadena de servicios aeronáuticos, en beneficio de reducir los impactos al ambiente y favorecer el crecimiento de forma sostenible del transporte aéreo.

❖ **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.

❖ **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.

❖ **Innovación tecnológica**

El sector aeronáutico debe tener la disponibilidad y acceso a tecnologías y medidas operacionales modernas y ambientalmente más amigables, con registros y controles permanentes de mantenimiento, para reducir impactos en el ambiente.

❖ **Integralidad**

Articular esta política con las políticas ambientales vigentes de cada Estado, garantizando su cumplimiento, estabilidad y continuidad.

❖ **No discriminación y oportunidades equitativas y justas**

Promover que el alcance de las iniciativas y acciones en cuanto a la protección, conservación y mejoramiento del patrimonio natural y el medio ambiente, estableciendo compromisos bajo los principios de no discriminación, igualdad y equidad entorno al desarrollo de la aviación internacional.

❖ **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.

❖ **Precaución**

La protección y la conservación del patrimonio natural, así como su vulnerabilidad, promoviendo y adoptando medidas de adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático, y de otras afecciones ambientales.

❖ **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.

❖ **Promoción**

La promoción de un servicio adecuado con responsabilidad ambiental, concientizando a los usuarios de la importancia del uso racional y del cuidado de los bienes y servicios naturales.

❖ **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.

❖ **Responsabilidad compartida, pero diferenciada**

Reconocer el Principio CRBD y las disposiciones específicas dentro de la iniciativas de la CMNUCC, para 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.

6. IDENTIFICACIÓN DE ACTORES

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

6.1 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

6.2 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

6.3 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 Aeroportuaria
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 Sureste
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

6.4 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

7. ÁREAS DE GESTIÓN 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:

7.1 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 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.

7.2 Calidad del aire

Los Estados de la región latinoamericana, conjuntamente con los actores del sector aéreo, deben diseñar e implementar medidas de monitoreo sobre el impacto en la calidad del aire de las emisiones de las aeronaves, que además permitan 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 alternativas identificadas.

7.3 Calidad del medio ambiente en las proximidades de los aeropuertos y su funcionamiento

Es fundamental que el sector aéreo esté sustentado bajo el desarrollo de una adecuada planificación de normas, métodos y procedimientos relativos a la calidad del medio ambiente, que involucren el uso del terreno circundante a aeropuertos y sus elementos de funcionamiento, esto, a fin de lograr compatibilidad del aeropuerto con sus proximidades y crear las mejores condiciones para las actividades de las aeronaves, protegiendo a la vez la comunidad adyacente al aeropuerto y el medio ambiente. Asimismo, los diferentes actores del sector aeronáutico, deben identificar la afección del transporte aéreo sobre las actividades humanas, y abordar los problemas ambientales originados por la construcción, la ampliación o modernización de aeropuertos o de infraestructura afín, la contaminación del agua y del suelo, y los desechos producidos por las actividades vinculantes al transporte aéreo.

7.4 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.

7.5 Responsabilidad del sector aeronáutico civil de la región ante los problemas ambientales que afectan al planeta

La responsabilidad del transporte aéreo ante los problemas ambientales del planeta, 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 la variación climática, implica que es necesaria la adopción de un enfoque integral que consista en el desarrollo de 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 actual.

7.6 La aviación regional en el marco de Sostenibilidad: Sociedad, economía y medio ambiente

El sector del transporte aéreo, es estratégico para los Estados de la región latinoamericana, contribuye de forma muy importante a su vertebración territorial y en efectos positivos para su desarrollo socioeconómico. Por lo tanto, el sector aeronáutico es uno de los más importantes y dinámicos de la economía regional, por lo que debe estimularse el desarrollo de estrategias para fortalecer y generar capacidades y conocimiento, la generación y transferencia tecnológica, prácticas y medidas operativas eficientes, la coordinación interinstitucional, cooperación y la sensibilización entre los Estados, para la reducción de vulnerabilidad, y la reducción mejoramiento y gestión de riesgos ambientales, bajo un marco de desarrollo sostenible.

7.7 Mitigación de Emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y la Adaptación al cambio climático

Los Estados miembros de la CLAC, reconociendo los principios rectores, primordialmente el principio de no discriminación, de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago, y el principio CRBD, para establecer decisiones y adoptar medidas de acción transectoriales que permitan alinear los objetivos regionales a los objetivos internacionales del transporte aéreo. Asimismo, es deber de los diferentes actores de la CLAC, profundizar en desarrollar metodologías para estimar, vigilar y verificar las emisiones e impactos generados por la aviación civil internacional, trabajando conjuntamente por conducto de la CLAC, la OACI y otras organizaciones. 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, y mecanismos innovadores de financiamiento.

7.8 Convenios multisectoriales

Las políticas públicas y acuerdos internacionales son relevantes para alinear los objetivos del sector aéreo regional con los objetivos ambientales de la aviación internacional, y adicionalmente, suministrar 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, busca instituir en la CLAC, una estrategia de integración que permita establecer posturas de negociación e incidencia en los foros de discusión sobre medidas ambientales con alcance e impactos en el sector aeronáutico de la región.

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

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

Los Estados miembros de la CLAC, reconociendo la responsabilidad de la aviación civil en algunas afecciones ambientales, es importante que puedan identificar oportunidades económicas generadas dentro del contexto de la temática ambiental, apoyar a la OACI y otros organismos internacionales en su labor de analizar e impulsar mecanismos innovadores de financiamiento y medidas proactivas que estimulen el continuo crecimiento y mejora ambiental del transporte aéreo bajo la conciliación de los principios rectores de las políticas ambientales vigentes.

Esto debe estar orientado hacia 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 el acceso a recursos financieros que permitan desarrollar capacidades, implementar acciones y medidas operativas, facilitar el acceso a la transferencia tecnológica, desarrollar incentivos, promover proyectos de investigación y desarrollo e implementar contundentemente las otras iniciativas ambientales dentro de la región.

8. 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 de Aviación Civil Internacional (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).

Cada estrategia, para su desarrollo e implementación, determina acciones que requieren un nivel de apoyo y participación de los diferentes actores identificados, que debe variar en función de las condiciones y capacidades específicas de cada Estado, con el objetivo de lograr la integración y coherencia. Cada una de estas estrategias, deberán ser evaluadas en el tiempo, con el fin identificar el nivel de eficacia para ajustarlas, para responder a los cambios en materia ambiental y aeronáutica, dentro del contexto nacional, regional e internacional.

8.1 Integración Regional: Desarrollo sostenible del transporte aéreo dentro de la responsabilidad y actuación global de la región latinoamericana

Se debe institucionalizar un acuerdo regional sobre medio ambiente, el cual, puede ser representado por este proyecto de política que dimensiona las aristas del desarrollo sostenible y análisis ambiental bajo el marco de integración dentro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). Esto permitirá contribuir a armonizar las iniciativas de la región y reducir las barreras jurídicas, técnicas, operativas y económicas para estimular la gestión del desarrollo de las capacidades y el desarrollo de planes de acción de los Estados miembros 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.

8.2 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 el 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 y se establecerán las bases legales, jurídicas y regulatorias para el avance en el diseño de planes de acción, métodos y procedimientos relacionados al desarrollo sostenible de la aviación civil y las áreas de incidencia enumeradas en la sección 7.

- b) Crear y fortalecer las capacidades humanas, tecnológicas, administrativas y operativas dentro del tópico ambiental en el sector aeronáutico, e incluir mecanismos y metodologías de medición, vigilancia y verificación de efectividad ambiental.
- 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) Impulsar la implementación de Sistemas de Gestión Organizacional (SGO) que permitan la incursión de Producción Más Limpia, consumo sustentable, medidas de reducción de carbono 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.

8.3 Tecnología: Asimilación y transferencia para el sector aeronáutico

La asimilación y transferencia de tecnología, es un mecanismo de propagación de capacidades y de conocimientos focalizados a gestar un desempeño eficiente y ambientalmente amigable, bajo el objetivo de aprovechar equipos y sistemas innovadores para 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 mejoramiento de la adaptación ambiental.
- c) Facilitar el acceso y renovación gradual de tecnología, para impulsar y aumentar los niveles de eficiencia en motores de aeronaves, insumos, procedimientos, mantenimiento, y otras actividades complementarias.
- d) Propiciar la generación y uso de energías alternativas y renovables.
- e) Fomentar el establecimiento de metas tecnológicas relacionadas al monitoreo y reducción de las afecciones ambientales generadas por el transporte aéreo.

8.4 Medidas operacionales: Respuesta y actuación ambiental del Transporte Aéreo

Las medidas operacionales dentro del contexto de la aviación describen 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 impactando de manera positiva en la reducción de costos operacionales. Adicionalmente, las medidas operativas no requieren necesariamente la introducción de nuevos equipos o tecnologías. Para lo cual, esta 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 constantemente metas operacionales y nuevos procedimientos, identificando potenciales oportunidades para reducir los impactos y afecciones ambientales generadas por el mantenimiento y la operación de equipos, aeronaves y aeropuertos.
- d) Planificar e implementar la restructuración del espacio aéreo superior e inferior, y procedimientos de aproximación basado en la performance (PBN).
- e) Desarrollar y aplicar nuevas comunicaciones, navegación, vigilancia o procedimientos de gestión del tráfico aéreo para la creación de rutas y procedimientos más eficientes.
- f) Plantear e implementar procedimientos que permitan el aumento de capacidad en operaciones de los aeródromos.
- g) Analizar y efectuar procedimientos y restricciones operacionales desde la perspectiva ambiental, bajo un enfoque equilibrado y un proceso gradual.

8.5 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 operadores y usuarios. Por lo tanto, para la gestión de la infraestructura focalizada en la protección del medio ambiente, además de contar con mecanismos de planificación y gestión, se debe:

- a) Crear, modernizar, ampliar o modificar la infraestructura focalizando oportunidades para aumentar la capacidad operacional basada en la performance, y las oportunidades para reducir los impactos ambientales generados por la cadena de valor del transporte aéreo.

- b) Diseñar e implementar instrumentos de orientación para asegurar la protección ambiental en la construcción, modernización, ampliación o modificación de aeropuertos.
- c) Establecer políticas y acciones de optimización de recursos hídricos y energéticos, que conciben 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 de la cadena de valor de los servicios y productos aeronáuticos; y fomentar 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) Mejorar y participar activamente en procedimientos de ordenamiento territorial y gestión territorial, en función de la gestión del ruido, emisiones a la atmósfera y otras afecciones ambientales identificadas.

8.6 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 estrategias como Producción más Limpia dentro del 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 de bienes y servicios elaborados bajo la dimensión de Producción más Limpia, siendo estos:

- a) Identificar, proponer y establecer incentivos (económicos, fiscales, de reconocimiento, o de otro tipo) para promover la aplicación y participación de programas ambientales.
- b) Incentivar la transferencia de tecnologías alternativas limpias, apropiadas y eco-eficientes, de conocimientos y buenas prácticas 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 de 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 de forma voluntaria, el impacto de emisiones de carbono generadas de su viaje.

**8.7 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. Las medidas respuesta y acción voluntarias son un elemento importante para afrontar las diferentes afecciones ambientales, sin representar, costes impositivos, lo cual se traduce en una medida importante para estimular el desarrollo sostenible de la región en medidas como:

- 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 concientización, 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, difundiendo como parte de las características del producto o servicio la huella de carbono.
- 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 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 fortalecer la instrumentación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), para atender al problema de la contribución de la aviación al calentamiento global, promoviendo una relación cercana de la CMNUCC con la OACI a través de proporcionar información actualizada de las actividades y datos de la aviación referidos al tema ambiental.
- 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 relacionados con cuestiones ambientales y de cambio climático, incluyendo la Organización Internacional del Comercio (OMC), la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), entre otras.
- k) Estimular la creación de programas de acción ambientales y reducción de emisiones, así como, desarrollar procedimientos e instrumentos legales, administrativos y técnicos necesarios para la implementación de la política ambiental regional y las diferentes medidas identificadas en para la protección y mejoramiento del ambiente..
- 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.

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

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, es necesario desarrollar normas, políticas y material de orientación para la aplicación de medidas integradas para hacer frente al 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 viabilizar el acceso a recursos financieros, y que además, puedan operar 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 económicas de acción ambiental para el sector aeronáutico, y apoyar a la OACI y otros organismos internacionales en su labor por desarrollar e implantar políticas y programas económicos de acción ambiental relacionados con el sector aeronáutico, y establecer un marco participativo para analizar y explorar la viabilidad de las Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM's) sobre aspectos técnicos, los posibles beneficios ambientales y los impactos económicos que puedan generar; esto siempre y cuando existan conciliación entre los principios rectores
- b) Diseñar estrategias para la identificación de recursos financieros para la implementación de programas y proyectos a través de fondos de cooperación, destinados para el impulso de la temática ambiental.
- c) Establecer un marco adecuado para el análisis, el diseño e implementación mecanismos económicos de apoyo y movilización financiera, que ofrezcan flexibilidad en el cumplimiento de los compromisos ambientales.
- d) Analizar la viabilidad de impulsar el desarrollo de proyectos del sector aeronáutico bajo el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) y otros mecanismos alternativos y voluntarios.
- e) 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.
- f) Desarrollo de programas que estimulen el aprovechamiento del superávit de activos ambientales, a través de convenios y acuerdos de colaboración voluntaria.
- g) Implementar estrategias que garanticen la supervivencia y el fortalecimiento de la capa forestal de la región, a través de mecanismos voluntarios de compensación.
- h) Desarrollar mecanismos económicos, financieros y administrativos que promuevan la implementación de las directrices de Producción más Limpia, bajo la dimensión de potencializar una cadena de valor más eficiente.
- i) Desarrollar modelos económicos que permitan la inserción de servicios basados en modelos bajos en carbono, en los cuales, se estimule la participación voluntaria de los pasajeros, para compensar las emisiones generadas.

8.9 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 de efecto invernadero (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) Promover el crecimiento del sector aeronáutico, a través de la investigación y desarrollo de medidas ambientales equitativas, que contribuya con el desarrollo integral humano.

9. 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, sociales, técnicos, de coordinación, convocatoria, divulgación, promoción y otros necesarios para la implementación de la Política.



... POR EL DESARROLLO SOSTENIBLE
DEL TRANSPORTE AEREO

