

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/31-NE/13
18/06/13

**TRIGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

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

**Cuestión 4.2 del
Orden del Día:** **Política Regional de Medio Ambiente**

(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, presentó por primera vez a la disposición de los miembros del GEPEJTA el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil para su discusión.
2. Este proyecto, tal y como se dimensionó a través de la nota estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/22, incluía como líneas orientadoras 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, así como otras iniciativas de la industria del transporte aéreo impulsadas por IATA y la política de eficiencia de ALTA.
3. Durante la 28° Reunión del GEPEJTA, celebrada en Santo Domingo, República Dominicana en marzo de 2012, a través de la nota de estudio CLAC/ GEPEJTA/ 28-NE/09, seguimiento al proyecto de Política Regional de Medio Ambiente, se presentaron las notas de cuatro Estados (Chile, El Salvador, Ecuador y México) con las observaciones y el reconocimiento positivo a las estrategias plasmadas en la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, las cuales figuran como **ADJUNTO 1** en esta nota de estudio. En esa oportunidad, la delegación de Brasil y Argentina sugirieron, entre otros aspectos, que la política ambiental debía trabajarse por separado en

tema de Ruido y Emisiones por un lado, Cambio Climático, tomando como base el documento existente. De este modo se constituyó el Grupo *Ad Hoc* conformado por Argentina (Ponente), Brasil, Chile, Guatemala, ALTA, IATA e IFALPA, para analizar el documento y presentar los resultados del trabajo en la próxima reunión del GEPEJTA.

4. Posteriormente, en la Vigésimo Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Político, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA 29) celebrada en Buenos Aires, Argentina del 03 al 05 de Julio de 2013, la delegación de Guatemala, como punto focal, presentó un análisis de la política regional de medio ambiente, sintetizando la estructura del documento y modificando algunos elementos que generaban controversias sobre 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, puntualmente en el contenido de los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16. En esa oportunidad, el experto de Brasil expresó su felicitación al trabajo realizado, sin embargo, exteriorizó que su país no podía aprobar el proyecto, primero porque no era la ANAC sino es el Ministerio de Relaciones Exteriores la autoridad que dicta la política en esa materia y, segundo, porque no se había contado con la documentación en el tiempo suficiente para ser analizada al interior de su país. Así mismo, se refirió que el Grupo *Ad Hoc* liderado por Argentina no realizó la tarea encomendada, por lo cual, se acordó que el Grupo debía reactivarse para analizar el documento y circularlo antes para presentarlo en la XX Asamblea de la CLAC.

5. En relación a ello, se estableció la reunión del Grupo *Ad Hoc* paralelo a la LXXXII Reunión del Comité Ejecutivo celebrada en Guayaquil, Ecuador el 7 y 8 de agosto. En esa oportunidad, al interior del Grupo *Ad Hoc*, se estableció que la delegación de Brasil se haría cargo de separar el documento de acuerdo a su criterio, integrando las observaciones de los miembros del grupo y remitirlo a la Secretaría para circularlo previo a darlo a conocer en la XX Asamblea de la CLAC. Respecto a la Resolución A20-23 “Política Regional Latinoamericana de Medio Ambiente”, no habiéndose presentado Nota de estudio debido a que no se circuló el documento encomendado a la delegación de Brasil y considerando la importancia de este tema, el Comité de Trabajo acordó someter a consideración de la Asamblea que el Grupo *Ad Hoc* encargado de este tema termine con el trabajo encomendado, elaborando el documento sobre la “Política Regional de Medio Ambiente”, el mismo que deberá ser analizado por el GEPEJTA, luego será circularlo a los Estados miembros a efectos de recibir comentarios, antes de someterlo a consideración del Comité Ejecutivo, el cual que a su vez, deberá circularlo nuevamente, en aplicación al Artículo 12 bis del Estatuto, a fin de que la decisión pueda ser adoptada.

6. Estos elementos mencionados en los párrafos anteriores, fueron dimensionados por la Secretaría durante la 30° Reunión del GEPEJTA celebrada en Lima, Perú del 29 al 31 de enero del año en curso, tras el debate, el grupo de expertos acordó encargar a Guatemala que, en su calidad de punto focal de la Macrotarea y ponente del Grupo *Ad Hoc*, presente en la próxima reunión el documento con las observaciones sugeridas para que pueda analizarse el proyecto en mención, antes de someterlo al Comité Ejecutivo.

Análisis

7. En Octubre de 2012, se obtuvieron comentarios de la delegación de Argentina, los cuales orientaban una posición regional de rechazo a las acciones unilaterales promovidas a nivel global, el reconocimiento de las negociaciones en la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de la Naciones Unidas (CMNUCC), el análisis de las necesidades de progreso, el crecimiento económico de todos los países en vías de desarrollo, el apoyo en términos de recursos financieros y transferencia de tecnologías por parte de los países desarrollados a los países en desarrollo. Estos elementos, sin duda, representan los intereses de la región y una posición que el Estado de Guatemala, como punto focal de Medio Ambiente comparte, es por ello, que dentro del proyecto de política regional se establece una estrategia de Economía del Cambio Climático que pretende fortalecer dichos aspectos y fortalecer el impulso de acciones para gestionar recursos que permitan la creación de capacidades.

8. Es importante dimensionar que este proyecto de política es convergente con la postura regional consensuada entorno al principio de Responsabilidades Comunes Pero Diferenciadas (CBDR) reflejada en la “Declaración de Cartagena” suscrita en la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, celebrada en Cartagena de Indias, Colombia el 27 y 28 de Julio del 2011. Reconociendo que todos los países miembros de la CLAC, somos países en vía de desarrollo, el proyecto de Política Regional de Medio Ambiente y Aviación Civil establece como parte del marco legal el tratado de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), adicional a ello, se establecen los principios de “*Gradualidad*”, “*Integralidad*”, “*Responsabilidades compartida, pero diferenciada*”, “*Competitividad*”, entre otros, los cuales conjugados dimensionan que aun cuando somos países en vías de desarrollo con un nivel de emisiones bajo respecto a los países desarrollados, existe una fuerte iniciativa por estimular un desarrollo sostenible de la aviación regional que permitirá afrontar el calentamiento global generado por las emisiones, al mismo tiempo, que se estimula la modernización y el crecimiento de la aviación y el desarrollo socio-económico de la región .

9. Estos elementos mencionados en los párrafos anteriores, fueron dimensionados por la Secretaría durante la 30ª Reunión del GEPEJTA celebrada en Lima, Perú del 29 al 31 de enero del año en curso, tras el debate, el grupo de expertos acordó encargar al Guatemala que, en su calidad de punto focal de la Macrotarea y ponente del Grupo *Ad Hoc*, presentar en la próxima reunión el documento con las observaciones sugeridas para que pueda analizarse el proyecto en mención antes de someterlo al Comité Ejecutivo.

Conclusión

10. La Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil, pretende constituirse en un instrumento de política pública encausado a 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 del sector aéreo latinoamericano de manera sostenible con el medio ambiente. Este instrumento proyecta convertirse como un marco orientador, metodológico y estratégico con el objetivo de impulsar en Latinoamérica la adopción de prácticas de prevención y acción ante la contaminación, degradación y afección ambiental generada por el sector aeronáutico

11. Las estrategias plasmadas en este proyecto de política ha avanzado de forma individual en algunos los Estados de la Región, hay importantes iniciativas como las reflejadas en la política ambiental de Colombia, la estrategia Green Sky de Perú, la estrategia ambiental del INAC de Cuba, el plan estratégico de Chile, la estrategia ambiental de la ANAC Argentina, y el avance técnico-ambiental de la Aviación en Brasil, los sistemas de compensación voluntaria en Panamá, las iniciativas de la aviación en México, en el Caribe, las estrategias del proyecto de Política Latinoamericana ha ayudado a establecer la base del Plan de Acción Regional para la Reducción de Emisiones de CO₂ de Centroamérica por ello han ratificado el apoyo al proyecto (**ADJUNTO 2**), involucra elementos de las políticas ambientales de Bolivia, Ecuador, y Venezuela. Los Estados de la región están avanzando en la reestructuración del espacio aéreo, el desarrollo de capacidades técnico-operativas, manejo de residuos, entre otros. No obstante, el potencial de las políticas integrales es mayor que el de políticas establecidas por bloques o Estados en particular. Por lo cual, es importante poseer instrumentos estratégicos y 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 sostenibilidad ambiental.

12. El objeto supremo es propiciar la integración y participación en dicho esfuerzo a entidades encargadas de la aeronáutica civil en Latinoamérica instituciones de gobierno, compañías aeronáuticas, operadores y comercializadoras del transporte aéreo en general. Por lo cual, también establece un marco amplio a nivel regional e internacional para la definición de políticas y planes de acción focalizados en estimular un Desarrollo Sostenible del transporte aéreo, en base a las condiciones y características particulares de los Estados de la región, como se refleja en su planteamiento estratégico.

Medida Propuesta

13. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada y dar por aprobado el proyecto de Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil (**Adjunto 3**) para que pueda conocerse en la próxima en el Comité Ejecutivo y circularse para su análisis y aprobación.



Costa Rica 14 de mayo de 2013.

Sr. Marco Ospina Yépez
Secretario de la Comisión
Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
Centro Empresarial Real, Vía Principal 102,
Edificio Real Cuatro, 3º piso

Av, Víctor Andrés Belaunde 147,
Lima 27, Perú

Estimado Sr. Ospina, haciendo referencia a las 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 secretaria a su 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 Latinoamérica de Medio Ambiente y de Aviación civil" encargándose a la Secretaría de la CLAC circularla entre sus Estados miembros.

En ese sentido, los Estados miembros de COCESNA manifestamos a usted lo siguiente:

De completa unanimidad, manifestamos nuestro respaldo en el planteamiento de las líneas estratégicas propuestas en dicho anteproyecto de política, las cuales coadyuvan en el cumplimiento de la Resolución A37-19 de la Asamblea de la OACI y con el marco general de las directrices impulsadas por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

De la misma manera, es preciso reconocer la labor que desempeña la CLAC al impulsar el fortalecimiento de instrumentos orientados en este y otros ámbitos en la región latinoamericana.



Atentamente.

LEONIDAS DUARTE
Coordinador de la Comisión de Presupuesto
Asesor Legal del
Instituto Nicaragüense de Aviación Civil

JOSÉ ALIRIO SERRANO
Miembro de la Comisión de Presupuesto
Director Presidente
Consejo Directivo de Aviación Civil (AAC)
de El Salvador

LINDSAY GARBUTT
Miembro de la Comisión de Presupuesto
Viceministro de Turismo, Aviación Civil
y Cultura de Belice

MANUEL ENRIQUE CÁCERES
Miembro de la Comisión de Presupuesto
Director General de Aeronáutica Civil
de Honduras

LUIS CARLOS ARAYA MONGE
Miembro de la Comisión de Presupuesto
Viceministro de Transporte Aéreo
Marítimo Portuario de Costa Rica

CARLOS D. SALAZAR S.
Miembro de la Comisión de Presupuesto
Director General del Instituto Nicaragüense
de Aeronáutica Civil

ROBERTO RODRIGUEZ GIRÓN
Miembro de la Comisión de Presupuesto
Interventor
Dirección General de Aeronáutica Civil
de Guatemala

RAMÓN DE JESÚS ROMERO
Presidente Ejecutivo Interino de
COCESNA

The cover features a dark blue background with a faint map of Latin America. A stylized airplane is shown flying from the left, leaving a yellow and green trail that curves across the bottom of the page. The title is written in white, bold, sans-serif font.

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 llevados a cabo 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 diversos impulsos de la OACI y otros organismos.

En los años recientes, el transporte aéreo ha registrado un acelerado crecimiento 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 más 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 e identificar oportunidades 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 protección al ambiente, estimulando así, el desarrollo de actividades que contribuyan 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 de las personas.

2. ANTECEDENTES

América Latina, es sin lugar a dudas una de las regiones con mayor diversidad en el mundo, tanto natural como cultural, lo cual lo posicionan como uno de los territorios de mayor riqueza de bienes y servicios naturales del planeta. Sin embargo, la economía de los países de la región, depende, en gran medida, de la utilización de sus recursos naturales 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 un alto índice de vulnerabilidad ante el cambio climático. De acuerdo con un Índice de Riesgo Climático presentado en la XVII Convención de Cambio Climático, tres países latinoamericanos ocupan los primeros lugares de vulnerabilidad ante este fenómeno, Guatemala, Colombia y Honduras. Sin embargo la contribución a la región es de apenas del 4.78% de las emisiones globales si las comparamos con las emisiones de países industrializados.

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 ambiental de la región.

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 estimular la adopción de medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente.

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.

Devenido de la crisis climática, el tema ambiental 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, 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 y las metas aspiracionales 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 de afección ambiental generados por el sector aeronáutico, aun así, las medidas de prevención aun son limitadas. 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 proactiva, 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 innovadoras.

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 del desarrollo sostenible: 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 medio 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 del fomento y promoción de la investigación y el desarrollo, de generar y ampliar capacidades de acción mediante la participación activa de los diferentes actores y grupos de interés, de motivar 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 eficiente, 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 e la región tenga 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 de los países.

❖ **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 medio ambiente sano.

❖ **Responsabilidad compartida, pero diferenciada**

Reconocer el Principio de Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas (CBRD, por sus siglas en inglés) y las disposiciones específicas dentro de las 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 Aero comercial
Belice	Departamento de Aviación Civil
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 Aeronáutica 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, las 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.

B. 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 para 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 al 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 y/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 atmosfera 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 preventivas como Producción más Limpia dentro del transporte aéreo de la región, al mismo tiempo, es necesario que los consumidores y usuarios reconozcan el valor agregado de los productos o servicios 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 des transferencia tecnológica, optimización de las medidas operacionales, mejora de la infraestructura y gestión en tierra, así como otros programas de acción ambiental.
- h) Estimular el desarrollo de programas, políticas y herramientas de compensación ambiental y cambio climático, de carácter voluntario para la aviación civil.
- i) Crear, facilitar e implementar programas y herramientas para que usuarios del transporte aéreo (pasajeros, productos de carga, envíos, entre otros), dispongan de la opción de calcular y compensar 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) Promover 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), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), 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 en los cuales se aborden medidas para asistir a los países en desarrollo en cuanto el acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades.
- b) Establecer un marco participativo para analizar y explorar la viabilidad de las Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM's) en relación a aspectos técnicos, los posibles beneficios ambientales y los impactos económicos que puedan generar; esto bajo la conciliación entre los principios rectores.
- c) 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.
- d) Establecer un marco adecuado para el análisis, el diseño e implementación mecanismos económicos de apoyo y movilización financiera, que ofrezcan flexibilidad y apoyo para avanzar en las metas ambientales.
- e) 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.
- f) Facilitar el intercambio de capital y experiencias entre el sector aeronáutico y otros sectores productivos en la región, buscando incentivar la inversión privada para fortalecer el desarrollo sostenible en el transporte aéreo.
- g) Desarrollo de programas que estimulen el aprovechamiento del superávit de activos ambientales, a través de convenios y acuerdos de colaboración voluntaria.
- h) Implementar estrategias que garanticen la supervivencia y el fortalecimiento de la capa forestal de la región, a través de mecanismos voluntarios de compensación.
- i) 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.

- j) Promover 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

