



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA38-NI/02  
31/05/2017

**TRIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/38)**

(Isla de Flores, Guatemala, 31 de Mayo al 2 de Junio de 2017)

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

**Cuestión 4.3 del  
Orden del día: Iniciativa Alianza por una Aviación sostenible (ALAS)**

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

**Antecedente**

1. El Siglo XXI ha magnificado la degradación de los diversos ecosistemas existentes en el planeta, principalmente en la ejecución de diversas actividades humanas tales como cambios en el uso de la tierra y el uso de combustibles fósiles en los sistemas de transporte e industria, cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> han impactado directamente en la atmosfera, contribuyendo al calentamiento global y el efecto invernadero. Algunas ideas que han surgido para minimizar la concentración de CO<sub>2</sub> incluyen el aumento en la eficiencia energética, aumento en el uso de energías renovables y secuestro de carbono.
2. Las posibilidades de mitigación a medio plazo de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación pueden ser el resultado de la mayor eficiencia del combustible, que puede lograrse a través de una variedad de medios que incluyen tecnología, operaciones y gestión del tráfico aéreo. No obstante, se prevé que tales mejoras solo compensen de modo parcial el aumento de las emisiones de la aviación. El potencial de mitigación total en el sector tendría que afrontar también los impactos climáticos de otros gases distintos al CO<sub>2</sub> de las emisiones de la aviación.
3. Cabe resaltar los enormes avances que la industria ha venido desarrollando a través del tiempo, así como las iniciativas impulsadas desde la OACI, manifiestas en diferentes resoluciones en sus Asambleas en el 2010, en el 2013 y recientemente en la de 2016, en materia de políticas ambientales, eficiencia del combustible, estándares de emisiones de aeronaves, medidas voluntarias, incluyendo las compensaciones de emisiones en el marco de las medidas de mercado.

4. La puesta en marcha del Plan Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado (GMBM), impulsado por la OACI, el cual se propone implementar a través de un Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA), es un reto para el sector de la aviación civil, en la búsqueda de los mecanismos que permitan la aplicación de programas y proyectos íntegros sobre unidades de emisión que deberán obtener los operadores aéreos para compensar sus emisiones.

5. En función de lo anterior, se pondera la importancia sobre el establecimiento de alianzas para coordinar diferentes acciones en pro de la mejora del desempeño ambiental del sector de la aviación civil internacional, así como el impulso de diferentes iniciativas, ante la demanda proyectada del sector respecto a las unidades de emisión para su compensación, que tendrá con la implementación del referido mecanismo.

6. En este orden de ideas, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, DGAC, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA), y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Gobierno de España (AESA), en el marco del 39° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, formalizaron el establecimiento de una alianza denominada ***Alianza por una Aviación Sostenible, (ALAS)***, mediante la cual de manera conjunta desarrollarán y promoverán proyectos para coadyuvar en la reducción, mitigación y adaptación al cambio climático, en sus diferentes áreas de acción.

## ANÁLISIS

7. La Resolución A39-3 presenta el marco general para la implementación del Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (MBM), el cual se realizará a través del CORSA. Al 20 de Mayo de 2017, 69 Estados<sup>1</sup> que representan el 87.6% de la actividad de la aviación internacional, han manifestado su intención de participar voluntariamente en la fase piloto, entre ellos cuatro de la región latinoamericana, México, Guatemala, El Salvador y Costa Rica.

8. Dado el reto que representa la implementación del CORSA, en diferentes párrafos de la resolución A39-3, se insta tanto a la OACI como a los Estados a conformar alianzas o asociaciones, con el fin de sumar esfuerzos y obtener mejores resultados; principalmente en lo que se refiere a los sistemas MRV y registros.

9. En ese sentido en el marco de cooperación y del establecimiento de alianzas entre Estados, la DGAC de Guatemala, FAA de Estados Unidos de Norte América y AESA del Gobierno de España, firmaron la declaración de cooperación, misma que servirá de marco para unir esfuerzos e impulsar diversas iniciativas a través de planes, programas y proyectos en temáticas relacionadas con las aristas de la sostenibilidad del sector aéreo y teniendo su mayor componente en los desafíos relacionados con la implementación del CORSA.

10. En virtud de lo anterior la iniciativa ALAS, establece sus líneas transversales de acción en el apoyo a la implementación del CORSA, en impulsar acciones en materia de Investigación y Desarrollo en el sector y en la promoción de actividades de formación de capacidades en la materia.

11. ALAS, cuenta con dos niveles de participación, la de sus miembros fundadores, tal es el caso de los Estados de Guatemala, Estados Unidos y España, miembros ordinarios, que son todos aquellos Estados y organizaciones gubernamentales que tengan a bien adherirse a la Alianza, en este nivel los

---

<sup>1</sup> <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx>

Estados de Ecuador y de Cabo Verde, han manifestado su carta de intención en adherirse a esta alianza.

12. La Alianza también contempla un nivel de observadores, en función de aquellos Estados y organizaciones gubernamentales que en principio no formen parte de esta Alianza, pero que por diversas razones tengan interés en analizar su eventual adhesión mediante su participación en reuniones y eventos que se realicen en el marco de esta iniciativa. Así mismo podrán ser miembros observadores las Asociaciones de operadores de Transporte Aéreo, Industria, Comisiones regionales de aviación civil, y organizaciones internacionales relacionados con la temática del medio ambiente, aviación civil y el cambio climático.

13. Actualmente, en el marco de esta iniciativa conjuntamente con la Secretaría de la CLAC; se organiza el primer simposio latinoamericano de medio ambiente, aviación civil y cambio climático, a realizarse en la ciudad de Guatemala del 18 al 21 de Julio de 2017. En el mismo se realizarán 9 paneles especializados con el objeto de discutir sobre la visión de los diferentes actores del sector aéreo internacional, respecto a su sostenibilidad económica, social y ambiental.

## **CONCLUSION**

14. La implementación del CORSIA, es un reto para el sector de la aviación civil internacional, en la búsqueda de los mecanismos que permitan la aplicación de programas y proyectos íntegros sobre unidades de emisión que deberán obtener los operadores aéreos para compensar sus emisiones a partir de un horizonte temporal determinado, en este sentido la Alianza por una Aviación Sostenible “ALAS”, es una iniciativa que aspira convertirse en un eje integrador de Estados, Industria, y otros actores claves del sector aéreo mundial que permita crear sinergias para la sostenibilidad ambiental de la aviación civil. Se Adjunta la declaración de cooperación entre la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, DGAC, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA), y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Gobierno de España (AESA)

## **MEDIDAS PROPUESTAS**

15. Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar conocimiento de la información presentada.
- b) Invitar a los Estados y organizaciones del sector de la aviación a sumarse a esta iniciativa.

**DECLARACIÓN DE COOPERACIÓN****NAT-I-7101****ENTRE LA****ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE  
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA****Y LA****DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA  
REPÚBLICA DE GUATEMALA****Y LA****AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA  
MINISTERIO DE FOMENTO  
REINO DE ESPAÑA****CON RESPECTO A UNA ALIANZA PARA UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE**

CONSIDERANDO que la Administración Federal de Aviación (FAA) del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de la República de Guatemala y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento del Reino de España, tienen el propósito común de promover el transporte aéreo sostenible;

RECONOCIENDO la necesidad de que la FAA, DGAC y AESA colaboren, entre otras cosas, en el transporte aéreo sostenible, incluidas la eficiencia energética y las políticas de conservación; los combustibles alternativos para la aviación y el desarrollo de energías renovables; los programas de mitigación del cambio climático; y protección ambiental; y que la cooperación internacional es esencial para alcanzar los objetivos ambientales nacionales y mundiales en el sector del transporte aéreo;

AFIRMANDO el interés común de la FAA, DGAC y AESA en promover un sistema de transporte aéreo sostenible al fomentar la seguridad de la aviación y la seguridad operacional, el crecimiento económico y la mejora de servicios, eficiencia y protección ambiental en la aviación; y

CONSISTENTE con las leyes y reglamentos actuales de sus respectivos países;

POR LO TANTO, la FAA, DGAC y AESA (colectivamente, “los Participantes” e individualmente, “el Participante”) tienen la intención de llevar a cabo la cooperación bajo los siguientes términos y condiciones.

#### **SECCIÓN I—OBJETIVOS**

A. Los Participantes tienen la intención de trabajar conjuntamente en pro de un sector aéreo sostenible ambiental, social y económicamente enfocado en un desarrollo progresivo con objeto de reducir las emisiones en la región centroamericana;

B. Los Participantes tienen la intención de promover un mecanismo de compensación complementario de emisiones a las diferentes propuestas que existen en la actualidad entre la FAA, DGAC y AESA, consistente con los objetivos ambientales con aspiraciones de la Organización Internacional de la Aviación (OACI) para el impulso de planes, programas y proyectos con metodologías enfocadas en la inversión de recursos en el sector de la aviación internacional y la mitigación de sus emisiones;

C. Los Participantes tienen la intención de desarrollar mecanismos de acreditación de sistemas de gestión medioambiental de aeropuertos, basados en su operación integral, sostenible y eficiente;

D. Los Participantes tienen la intención de promover la integración de las consideraciones ambientales en la toma de decisiones relacionadas con el sector de aviación internacional, por medio de formación, capacitación, capacitación recurrente, y a través de cursos y programas académicos certificados y acreditados.

#### **SECCIÓN II—IMPLEMENTACIÓN**

A. Las actividades específicas de cooperación que se realicen de conformidad con la presente Declaración de Cooperación (DdeC) serán decididas conjuntamente entre los Participantes y delineadas en acuerdos de implementación separados. Dichos acuerdos de implementación deberían contener un plan de trabajo, acuerdos financieros, requerimientos de personal, puntos de contacto y cualquier otro acuerdo necesario para la implementación de la presente DdeC.

B. La cooperación entre los Participantes bajo la presente DdeC está sujeta a la

disponibilidad de fondos y otros recursos necesarios, y a las leyes y reglamentos internos aplicables de los Estados Unidos de América, de la República de Guatemala y del Reino de España.

C. Cada Participante podrá designar un representante responsable de determinar el enfoque particular de la cooperación y para asegurar la efectividad de los programas de intercambio.

1. Se espera que los representantes de la FAA, DGAC y AESA deben consultar, por correspondencia, según sea apropiado, entre sí para definir las actividades, los programas, y otros asuntos relacionados de cooperación.

2. Los representantes de la FAA, DGAC y AESA (y otras agencias y contratistas decididos de común acuerdo por los Participantes para trabajar en el plan de trabajo específico) tienen la intención de reunirse periódicamente para:

i. identificar y considerar propuestas de nuevas actividades de cooperación y programas de intercambio; y

ii. revisar el estatus de las actividades en curso y los programas de intercambio que se han establecido de conformidad con cualquier arreglo de implementación de la presente DdeC.

D. Las oficinas designadas para la coordinación y administración de la presente DdeC, donde deberían presentarse todas las propuestas de cooperación bajo la presente DdeC, son:

1. Para la FAA:

Administración Federal de Aviación  
Oficina de Asuntos Internacionales  
FOB-10B, 6th Floor East  
600 Independence Avenue, SW  
Washington, DC 20591  
Teléfono: +1-202-267-1000

2. Para la DGAC:

Dirección General de Aeronáutica Civil  
Atención: Edwin Giovanni Tobar Guzmán  
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13  
Guatemala, Guatemala  
Teléfono: +502-2260-6739  
Correo electrónico: etobar@dgac.gob.gt

3. Para la AESA:

Agencia Estatal de Seguridad Aérea  
Ministerio de Fomento  
Atención: Alfredo Sastre Iglesias  
Avenida General Perón, 40, Portal B  
28020 Madrid, España  
Teléfono: +34 91 396 81 07  
Correo electrónico: aiglesias@seguridadaerea.es

**SECCIÓN III—INTERCAMBIO DE PERSONAL**

A. Los Participantes pueden realizar intercambios de personal cuando sea necesario para el cumplimiento de las actividades descritas en cualquier acuerdo de implementación de la presente DdeC. Dicho personal puede ser de la FAA, DGAV, AESA u organismos gubernamentales o contratistas de los Participantes, decididos de común acuerdo.

B. Dichos intercambios deberían realizarse de conformidad con los términos y condiciones de la presente DdeC, incluidas las disposiciones aplicables de los acuerdos de implementación. Se espera que el personal intercambiado entre los Participantes desempeñe el trabajo de conformidad con lo que se especifica en los acuerdos de implementación.

**SECCIÓN IV—FINANCIAMIENTO**

A. A menos que se especifique lo contrario en un acuerdo de implementación de la presente DdeC, cada Participante pretende cargar con los respectivos costos de sus actividades realizadas en virtud de la presente DdeC.

B. El número asignado por la FAA para identificar este programa de cooperación es el NAT-I-7101, y debería ser referenciado en toda correspondencia relacionada con la presente DdeC.

**SECCIÓN V—DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL Y  
CONFIDENCIALIDAD**

Los Participantes tienen la intención de que los derechos de propiedad intelectual o asuntos relacionados con la confidencialidad de la información que surjan de la implementación del presente DdeC deberán discutirse, apropiadamente, en los acuerdos decididos conjuntamente entre los Participantes conforme a la Sección II.A.

**SECCIÓN VI—EFECTOS LEGALES**

Los Participantes reconocen que la presente DdeC no es un documento legalmente vinculante conforme al derecho internacional.

**SECCIÓN VII—MODIFICACIONES**

Los Participantes pueden modificar la presente DdeC en cualquier momento por consentimiento mutuo escrito de los Participantes.

**SECCIÓN VIII—RESOLUCIÓN DE DIFERENCIAS**

Los Participantes tienen la intención de resolver cualquier diferencia con respecto a la interpretación o aplicación de la presente DdeC a través de consultas.

**SECCIÓN IX—ENTRADA EN VIGOR, DURACIÓN Y SUSPENSIÓN**

A. Los Participantes tienen la intención que la presente DdeC entre en vigor en la fecha de su última firma.

B. Cualquier Participante puede discontinuar la presente DdeC en cualquier momento, pero debería hacer lo posible por dar aviso a los otros Participantes por escrito con sesenta días (60) de anticipación a la fecha de discontinuación. Independientemente de cualquier discontinuación de la presente DdeC, los Participantes tienen la intención de continuar con las Secciones IV y VIII, con respecto a las actividades iniciadas dentro de la presente DdeC.

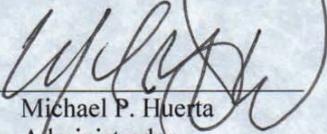
C. Cada Participante debería dar cierre a sus actividades dentro de los ciento veinte (120) días después de la misma.

Lo anterior representa el entendimiento alcanzado entre los Participantes en las materias a las que hace referencia esta DdeC.

**FIRMADO** en triplicado en Montreal el 28 de septiembre de 2016, en los idiomas inglés y español. En el caso de haber alguna duda, conflicto, dificultad de interpretación o contradicción entre las dos versiones, los Participantes tienen la intención que la versión en inglés de la presente DdeC prevalezca.

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE  
AVIACIÓN  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE  
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

POR:

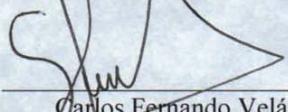
  
Michael P. Huerta

CARGO: Administrador

FECHA: 28 September 2016

DIRECCIÓN GENERAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL  
MINISTERIO DE COMUNICACIONES,  
INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA  
REPÚBLICA DE GUATEMALA

POR:

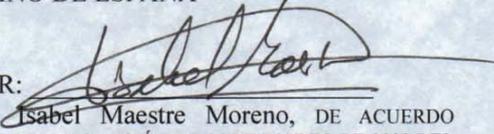
  
Carlos Fernando Velásquez

CARGO: Director General

FECHA: 28/09/16.

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD  
AÉREA  
MINISTERIO DE FOMENTO  
REINO DE ESPAÑA

POR:

  
Isabel Maestre Moreno, DE ACUERDO

CON LA RESOLUCIÓN DE 24 DE MARZO DE 2009 DEL  
CONSEJO RECTOR (BOE DE 6 DE ABRIL DE 2009)

CARGO: Directora

FECHA: 28-SEP-2016