

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/40-NE/16
03/04/18

**CUADRAGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/40)**

(Santiago de Chile, Chile, 5 de abril de 2018)

**Cuestión 4 del
Orden del día:**

Medio Ambiente

**Cuestión 4.4 del
Orden del día:**

**Propuesta de actualización del documento Directrices de Orientación
sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica**

(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 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 de 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 en aquel entonces, proyectados por la Organización de Naciones Unidas, las estrategias ambientales de la OACI, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), así como otras iniciativas de la industria del transporte aéreo impulsadas por IATA y ALTA.

3. Durante la Vigésimo Octava Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/28), 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 a las estrategias plasmadas en la Política Latinoamericana de Medio Ambiente y Aviación Civil.

4. Posteriormente, en el GEPEJTA/29 celebrada en Buenos Aires, Argentina del 03 al 05 de Julio de 2012, el Estado de Guatemala, como punto focal de medio ambiente, presentó un análisis de la Política Regional de Medio Ambiente, sintetizando la estructura del documento y modificando algunos elementos que generaban controversias dadas las reservas y observaciones presentadas por los Estados miembros de la CLAC.

5. Consecutivamente en reunión ordinaria del Consejo Directivo de la Corporación Centroamericana de Navegación Aérea, COCESNA, el 14 de mayo de 2013, los seis países centroamericanos miembros de esta Corporación: Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, 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 respectivamente, hacen alusión al “Proyecto de Política Regional de Medio Ambiente”, manifiestan en oficio dirigido al Sr. Secretario de la CLAC; lo siguiente “*De completa unanimidad, manifestamos nuestro respaldo en el planteamiento de las líneas estratégicas propuestas en dicho anteproyecto de política(...)*”.

6. Como parte del informe de la Trigésimo Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Político, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/31) realizado en Santiago de Cali, Colombia, del 26 al 28 de junio de 2013; en la cuestión 4.2 del orden del día, Política Regional de Medio Ambiente, signa que el GEPEJTA delegó a la Secretaría circular nuevamente la nota de estudio a los 22 Estados miembros, para recibir comentarios y que el documento será analizado a nivel de Comité Ejecutivo, en coordinación con los Organismos de Medio Ambiente; encargar al Estado de Guatemala haga llegar a la Secretaría un borrador de la Política Regional de Medio Ambiente de la CLAC; y, que el Grupo *Ad Hoc* de Medio Ambiente se reúna en la Reunión del Comité Ejecutivo de Bogotá, en la primera semana de diciembre, para terminar con el análisis del referido documento.

7. De esa cuenta en la reunión del Grupo *Ad Hoc* de Medio Ambiente, realizado en el marco del XXXV Comité Ejecutivo de la CLAC en la ciudad de Bogotá Colombia, el 2 y 3 de Diciembre del año 2013, se revisó el citado documento y se acordó a partir de esa fecha denominarle “*Directrices de Orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica*” aprobando parcialmente parte de su contenido. En esa oportunidad se acordó la fecha 28 de febrero de 2014 como límite para que los miembros del Grupo *Ad Hoc*, presentaran sus consideraciones sobre el documento, para que el punto focal de medio ambiente de la CLAC, el Estado de Guatemala, realice el análisis correspondiente.

8. En esa misma oportunidad se acordó que el Grupo *Ad Hoc* de Medio Ambiente se reuniría el 7 de abril, previamente al GEPEJTA/32 a realizarse en la ciudad de la Habana Cuba, para concluir con el análisis de las observaciones y cambios propuestos por los miembros del grupo. Ello permitirá la aprobación del documento para elevarlo a la reunión del GEPEJTA.

9. En relación a las notas recibidas por los Estados de México, Brasil y Colombia, de acuerdo a la última revisión presentada en Bogotá, Colombia, se ha enriquecido y sintetizado el texto original, obteniendo un documento más ordenado y sencillo, el cual se hizo circular a través de la Secretaría de la CLAC a los miembros del Grupo *Ad Hoc* de Medio Ambiente, el 20 de marzo pasado para su análisis y revisión previo a la reunión en La Habana, Cuba.

10. En la reunión del Grupo *Ad Hoc* de Medio Ambiente de la CLAC el 7 de Abril pasado, en el marco de la Trigésimo Segunda Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Político, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/32), se hizo una nueva lectura exhaustiva al documento “*Directrices de Orientación Sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica*”, por el punto focal de medio ambiente de la CLAC, el cual fue revisado, analizado y discutido ampliamente por los representantes de los Estados de Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Guatemala, Nicaragua, Perú, República Dominicana y los participantes en calidad de observadores, ALTA, FAA, IATA e IFALPA.

11. En esa misma reunión del GEPEJTA/32 en la cuestión 4.1, se presentó el informe del Grupo *Ad Hoc* sobre “Medio Ambiente”, en la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/32NE/25, en donde el documento fue aprobado por consenso de los Estados representados en la reunión, dejando bajo reserva dos párrafos por parte del Estado de Argentina, los cuales finalmente fueron consensuados con el punto focal con lo cual se obtuvo una versión de consenso que fue presentada ante el GEPEJTA/33 y aprobada en la XXI Asamblea de la CLAC realizada en la ciudad de Antigua Guatemala en Noviembre de 2014 mediante Resolución A21-07

Análisis

12. Desde la aprobación de la resolución A21-07 se han observado diversos casos de aplicación exitosa, puesto que la misma cuenta con valiosos elementos que fueron adoptados por los Estados de la región en la elaboración de sus planes de acción nacional para la reducción de emisiones de CO₂ o bien como documento de consulta para la determinación de estrategias ambientales locales de sus respectivos países en materia de ruido y emisión de gases.

13. Pasados casi cuatro años desde la aprobación de la referida resolución, se han dado sucesos importantes como la 39 Asamblea de la OACI así como la determinación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible por la ONU, que hacen necesaria la actualización del documento para que pueda seguir teniendo vigencia para apoyo de los Estados miembros de la CLAC.

14. Asimismo tomando en cuenta la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/40-NE/04, en donde se indica la necesidad de la actualización o revocatoria de Decisiones de la CLAC, entre las que se encuentra la *Resolución A18-7: Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección de medio ambiente (Oct.-2008)*; se propone que la misma sea revocada dado que contiene como base las diferentes resoluciones adoptadas por la OACI en su Asamblea número 36, las cuales ya no están vigentes.

15. Además en el proceso de actualización de la resolución A21-07 se incluirían las nuevas disposiciones emanadas de la OACI (modificación a los volúmenes del Anexo 16 y resoluciones sobre la protección del medio ambiente), por lo que no será necesario tener dos documentos relativos a esta temática.

Conclusión

16. Tal como puede apreciarse obtener un documento de consenso llevo varios años por los miembros que en su momento integraron el Grupo *Ad Hoc* y del *GEPEJTA*, por lo cual un proceso de actualización debiese tomar de base el marco de contenido de la resolución A21-07, presentado en el **Adjunto**, para que fuese básicamente una actualización de la misma que pueda presentarse en la reunión del GEPEJTA/41 y posteriormente aprobarse en la XXIII Asamblea de la CLAC. Este instrumento debiese seguirse proyectando como un marco orientador, metodológico y estratégico que impulse en Latinoamérica la adopción de prácticas de prevención ante la contaminación generada por el sector aéreo en sus operaciones.

Medida Propuesta

17. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada, intercambiar criterios y adoptar las medias que estime convenientes.

MARCO DE CONTENIDO PROPUESTO
DIRECTRICES DE ORIENTACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO
CLIMATICO EN LA AVIACION CIVIL EN LATINOAMÉRICA

ÍNDICE

- 1.** Presentación
- 2.** Antecedentes
 - 2.1** Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
 - 2.2** Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- 3.** Visión y objetivos del presente documento
 - 3.1** Visión
 - 3.2** Objetivo General
 - 3.3** Objetivos Específicos
- 4.** Principios de política
- 5.** Estrategias de aplicación
 - 5.1** Estrategias de soporte
 - 5.1.1 Fortalecimiento institucional
 - 5.1.2 Integración Regional
 - 5.1.3 Investigación y Desarrollo
 - 5.2** Estrategias de reducción de ruido y emisiones
 - 5.2.1 Asimilación y transferencia de tecnología
 - 5.2.2 Medidas operacionales
 - 5.2.3 Optimización y eficiencia de la infraestructura
 - 5.2.4 Combustibles alternativos para la aviación
 - 5.3** Estrategias complementarias
 - 5.3.1 Reconocimiento e instrumentalización de programas de incentivos
 - 5.3.2 Medidas de respuesta y acción voluntaria
 - 5.3.3 Factores económicos y mecanismos financieros
 - 5.4** Estrategia de monitoreo, evaluación y divulgación de resultados
 - 5.4.1 Sistema regional de indicadores de desempeño ambiental
 - 5.4.2 Intercambio de experiencias exitosas
- 6.** Anexos