



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 17: Protección al Medio Ambiente

#### CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA PARA COADYUVAR A LA SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN

(Nota presentada por: Aruba, Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela)

#### RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un análisis de las deliberaciones llevadas a cabo y los avances en torno a la temática de medio ambiente y aviación civil, así mismo, exhorta a tomar participación activa y el impulso de iniciativas que impacten positivamente en la mejora de la calidad del medio ambiente global como un derecho inalienable de todos los pueblos del mundo, reconociendo, entre otros, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas del transporte aéreo y las capacidades específicas y circunstancias especiales. Invita también a la Asamblea a respaldar las medidas propuestas.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información presentada;
- reconocer los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas, así como el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas en el transporte aéreo, reconociendo las capacidades específicas y circunstancias especiales;
- apoyar que se mantenga el criterio de voluntariedad de los Planes de acción de reducción de emisiones, de la OACI;
- respaldar el criterio de transparencia de los Planes de acción señalados anteriormente; y
- requerir que se amplíe la representación de los países en vías de desarrollo en el seno del CAEP.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Protección al medio ambiente y Desarrollo sostenible del transporte aéreo</i> .  |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Se prevé que la mayoría de actividades relacionadas en torno al análisis de la temática ambiental se llevarán a cabo con recursos existentes, no obstante, algunas medidas propuestas podrían requerir recursos adicionales.   |
| <i>Referencias:</i>               | <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i><br><i>Informe Anual del Consejo - 2011 (Doc 9975)</i><br><i>Resolución A37-19, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i><br><i>Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)</i> |

<sup>1</sup> Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

## 1. ANTECEDENTES

1.1 Pese a ser una de las regiones que menos gases de efecto invernadero emite a la atmósfera, Latinoamérica es una de las más afectadas a nivel mundial por el cambio climático. Por ello, la importancia de que muchos países, principalmente aquellos declarados por el Convenio Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (CMNUCC) como los más vulnerables a este fenómeno, promuevan diversas iniciativas para afrontar el calentamiento global con un desarrollo progresivo y gradual de acciones que permitan impulsar formas proactivas para afrontar este fenómeno. En este contexto, nuestra región ha tenido en cuenta los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas, así como el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas en el transporte aéreo, reconociendo las capacidades específicas y circunstancias especiales.

1.2 Sin duda, el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2010, representó un avance importante para abordar el tema de las emisiones de la aviación civil internacional. Este es un precedente importante en relación con los objetivos aspiracionales de la OACI. De igual manera, posteriormente se promulgaron varias resoluciones, declaraciones (Cartagena, Nueva Delhi y Moscú) y diferentes foros que de una u otra manera contribuyeron al progreso en el análisis de este tema. Cabe resaltar, el trabajo desarrollado por la OACI, a través de sus mecanismos de cooperación y asistencia a los Estados.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Es necesario poner en conocimiento de la comunidad aeronáutica internacional que la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha incorporado en su Plan estratégico una macrotarea específica sobre medio ambiente, mediante la cual los Grupos de expertos vienen trabajando en la elaboración de orientaciones para abordar los diferentes elementos que constituyen el medio ambiente, entendiéndose, entre otros, ruido, cambio climático, calidad del aire, biocombustibles. En el Programa de trabajo que se viene desarrollando, se tienen en cuenta los principios de: gradualidad en las acciones a implementar, integralidad en el análisis de todos los temas y los impactos a la competitividad en el mercado.

2.2 Cabe resaltar que, los países de la CLAC reconocen que los Planes de acción voluntarios de los Estados son importantes para el cumplimiento del objetivo de OACI en la protección del medio ambiente y la promoción de una aviación sostenible. Por tanto, existe un alto compromiso por parte de la región latinoamericana en promover su elaboración, los Planes de acción para la reducción de emisiones han sido una estrategia importante porque permiten adoptar medidas a corto, mediano y largo plazo, permitiendo a los Estados establecer medidas en función de sus capacidades.

2.3 En función de lo expuesto en el párrafo precedente, se informa que los países centroamericanos, miembros de la CLAC, han desarrollado un Plan regional conjunto que permite establecer acciones para reducir las emisiones de las operaciones generadas en cualquiera de sus Estados.

2.4 Los Estados miembros de la CLAC reconocen el trabajo realizado por el CAEP en beneficio del medio ambiente y la aviación civil. Sin embargo, se observa la poca representación de los países en vías de desarrollo en el señalado grupo. Consecuentemente, es necesario que la OACI adopte las medidas correspondientes para aumentar la representatividad de dichos países, pues la contribución que brinden en el seno del CAEP permitirá incorporar las necesidades y realidades de estos.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reconocemos los esfuerzos de la OACI en liderar los trabajos y las actividades relativas al medio ambiente, cambio climático y transporte aéreo. En esta materia los Organismos regionales han contribuido

sustancialmente y, en el caso de la CLAC, lo ha situado en el centro del debate. De igual forma, se observa la necesidad de que los Estados, independientemente de la voluntariedad, implementen sus Planes de acción. Asimismo, es urgente y necesario que los países en vías de desarrollo estén debidamente representados en el CAEP.

#### 4. **MEDIDAS PROPUESTAS**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) reconocer los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas, así como el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas en el transporte aéreo, reconociendo las capacidades específicas y circunstancias especiales;
- c) apoyar que se mantenga el criterio de voluntariedad de los Planes de Acción de reducción de emisiones de la OACI;
- d) respaldar el criterio de transparencia de los Planes de Acción señalados anteriormente; y
- e) requerir se amplíe la representación de los países en vías de desarrollo en el seno del CAEP.

— FIN —