



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

DGAC/CAP/98 — NI/10  
20/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá  
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 4 del  
Orden del Día: Asuntos de Navegación Aérea**

**4.3 Plan de Acción Regional sobre las Actividades de los Estados para la  
reducción de emisiones CO<sub>2</sub> en la aviación y su implementación**

**PROGRAMA REGIONAL DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO EN  
CENTROAMÉRICA**

(Presentada por COCESNA)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de información tiene como propósito dar a conocer a la Reunión, las tareas muy significativas que lideradas por el Estado de Guatemala, se han realizado en el marco del Programa Regional de Medio Ambiente y Cambio Climático de COCESNA (PREMAC), así como información parcial sobre el proyecto de construcción y equipamiento del Centro Latinoamericano de Aviación Civil, Medio Ambiente y Cambio Climático (CELAMACC).

*Objetivo  
Estratégico:*

- Protección del medio ambiente

*Referencias:*

- Informe final de la XXI Asamblea de la CLAC
- Plan de Acción de Centroamérica para la reducción de emisiones provenientes de la Aviación Civil Internacional (CAAPER)
- Información sobre el proyecto construcción y equipamiento del Centro Latinoamericano de Aviación Civil, Medio Ambiente y Cambio Climático (CELAMACC)

**1. Introducción**

1.1 En los años recientes, el transporte aéreo ha registrado un acelerado crecimiento debido al aumento en la demanda de movilidad de personas y mercancías requerida por las sociedades. Esta dinámica ha incidido en que las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> mundiales y estiman los especialistas que este porcentaje puede crecer hasta cerca de 6%, para el año 2050 sin ninguna acción adoptada. Esto establece un marco a nivel internacional y regional para la definición de estrategias de acción, focalizadas en estimular un desarrollo sostenible dentro del transporte aéreo, teniendo en cuenta además el estímulo a la competitividad y a la eficiencia.

1.2 En la perspectiva de los nuevos desafíos de la sustentabilidad en transporte aéreo, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), ha proporcionado el foro mediante el cual los Estados miembros han podido discutir medidas que protejan el medio ambiente, estimulando así el desarrollo de actividades que contribuyan a la reducción de los impactos medio ambientales generados por la aviación.

1.3 En 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:

- i. el ruido aeronáutico;
- ii. la calidad del ambiente en las proximidades de los aeropuertos;
- iii. las causas y los problemas ambientales que surgen de los accidentes e incidentes de aeronaves con mercancías peligrosas; y
- iv. las emisiones aeronáuticas y su impacto en el cambio climático.

1.4 En el 2007, la Asamblea General en su 36° 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 37° Asamblea, fueron trazados objetivos 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.

1.5 En la 38ª Asamblea de la OACI, los objetivos de limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves y de limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación en la calidad del aire local fueron reforzados una vez más a través de la adopción unánime de la Resolución A38-17. Particularmente, con relación al tema de cambio climático, la Asamblea aprobó la Resolución A38-18, en donde están contenidos los siguientes párrafos:

16. *Resuelve que los Estados, al diseñar nuevas MBM y al implantar MBM existentes para la aviación civil internacional, deberían:*

- a) *participar en consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales constructivas con otros Estados para lograr un acuerdo; y*
- b) *otorgar exenciones para la aplicación de MBM en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya porción de las actividades de aviación civil internacional esté por debajo del umbral del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales de las actividades de la aviación civil internacional, hasta que se implante el plan mundial;*

...

19. *Pide al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros:*

- a) *finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de MBM, así como la relativa a su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;*

- b) *organice seminarios y talleres sobre un plan mundial para la aviación internacional en el que participen funcionarios y expertos de los Estados miembros y organizaciones pertinentes;*
- c) *identifique cuestiones y problemas importantes, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde en forma apropiada y abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los párrafos 20 a 24, y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020, como parte un conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y*
- d) *comunique los resultados de la labor relacionada con los incisos a), b) y c), con miras a tomar una decisión durante el 39° período de sesiones de la Asamblea;*

1.6 Estos resultados refuerzan el rol de la OACI como foro propio para las discusiones de medio ambiente para la aviación civil internacional y señalan la importancia de la cooperación de trabajos entre los Estados y la preocupación en obtener un consenso mínimo entre las naciones.

## **2. Participación de Centroamérica y el apoyo de COCESNA a la Gestión de Medio Ambiente**

2.1 Desde el año 2010, el Estado de Guatemala ha liderado la Macro tarea de Medio Ambiente de la CLAC, por medio de la cual se han impulsado diversas iniciativas y se han realizado diferentes actividades, tales como posiciones regionales para discutir en diferentes foros internacionales, y la realización a nivel latinoamericano, en ciudad Guatemala, en las fechas del 27 al 29 de mayo de 2014, del Seminario/Taller CLAC sobre “Gestión de Medio Ambiente”.

2.2 Asimismo, la propuesta de documento “*Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica*”, el cual ha conseguido el acuerdo de los 22 Estados miembros de la CLAC y ha sido aprobado por las diferentes instancias de este foro a través de la resolución A21-07 promulgada en la XXI Asamblea Ordinaria, que fue realizada en la ciudad de la Antigua Guatemala, del 18 al 20 de noviembre de 2014. El mismo contiene una serie de estrategias de carácter participativo con los diferentes grupos de interés con el fin de cumplir con los objetivos, con los cuales ha sido concebida.

2.3 En el referido documento se han integrado orientaciones de carácter ambiental que han sido impulsadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), por mencionar algunos documentos de referencia.

2.4 Además, en la XXI Asamblea Ordinaria de la CLAC, fue aprobada la Recomendación A21-14, referida a Líneas de Orientación sobre Aviación Civil y Cambio Climático, que dentro de sus considerandos pretende crear una posición en los Estados de la región respecto a este fenómeno, en las diversas mesas de negociación que discutan internacionalmente dicha temática. En el documento se dan una serie de recomendaciones, para que estas orientaciones puedan ser consideradas por los Estados al momento de fijar posiciones congruentes con las necesidades e intereses comunes de la región.

2.5 Como parte de las acciones tomadas para proteger el medio ambiente, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), en coordinación con Belice, Costa

Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, ha desarrollado un proyecto de concepto del espacio aéreo PBN como parte del plan para mejorar la eficiencia del sistema ATM.

2.6 COCESNA, en coordinación con los seis Estados miembros, ha emprendido iniciativas para rediseñar el espacio aéreo e implementar nuevos conceptos en las operaciones para incrementar la capacidad, medidas cuyo objetivo es hacer frente al creciente tránsito aéreo previsto y atender las expectativas de la comunidad de la aviación mediante mejores de servicios del tránsito aéreo y gestión del espacio aéreo mejorada. Esto representa un paso hacia el cumplimiento de las metas globales para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático.

### **3. Programa Regional de Medio Ambiente y Cambio Climático**

3.1 Actualmente se cuenta con el Plan de Acción de Centroamérica para la reducción de emisiones provenientes de la Aviación Civil Internacional (CAAPER), que tiene como objetivos:

- a) Coadyuvar a la meta propuesta de la OACI de una mejora media anual del 2% en el rendimiento del combustible a mediano (2020) y largo plazo (2050);
- b) Contribuir con la meta global de mantener al mismo nivel las emisiones de carbono provenientes de la aviación civil internacional a partir del 2020; y
- c) Cooperar en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y estimular el desarrollo de actividades que promuevan mejoras significativas en cuanto a ruido, eficiencia energética, infraestructura aeroportuaria, optimización de materiales, manejo de residuos, desechos y otros elementos que permitan mejorar el desempeño ambiental de la aviación regional, desde un enfoque integral.

### **4. Proyecto construcción y equipamiento del Centro Latinoamericano de Aviación Civil, Medio Ambiente y Cambio Climático (CELAMACC).**

4.1 **Objetivo.** Dentro de los alcances de este proyecto liderado por Centroamérica, se tiene como objetivo principal el de establecer un Centro Latinoamericano de Aviación Civil, Medio Ambiente y Cambio Climático, a través de su construcción y equipamiento, para generar las condiciones necesarias en el acompañamiento a los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en el diseño, formulación y aplicación de estrategias para el mejoramiento del desempeño ambiental y aquellas relacionadas con la reducción y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de las actividades propias del sector aéreo de la región.

4.2 **Ubicación.** Ciudad de Guatemala, República de Guatemala, dado que este país se ha posicionado como un referente en materia de aviación Civil, medio ambiente y cambio climático derivado de la responsabilidad asumida en el cumplimiento de sus tareas desde el año 2010, en la Macro tarea de Medio Ambiente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Así mismo en la coordinación del Plan de reducción de emisiones provenientes de la aviación civil en Centroamérica y la formulación e implementación de la Política Ambiental Integral de COCESNA, por lo cual se ha adquirido el conocimiento necesario para brindar el acompañamiento técnico en temática a todos los Estados que así lo requieran y en las negociaciones internacionales que se den en esta temática.

### **5. Acción sugerida**

5.1 La Reunión es invitada a tener en consideración el contenido de esta nota informativa.