

**SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/7)**

(La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo de 2001)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Avances del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de medio ambiente.
Tarea Nro. 2 del Comité Ejecutivo

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Cabe recordar que durante la Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/4) (Montevideo, Uruguay, setiembre de 1999), se constituyó un Grupo *ad hoc* que trabajaría sobre los temas de medio ambiente en la región latinoamericana, llevando adelante un proceso de evaluación a fin de buscar una política regional en esta materia. En esa oportunidad, el Grupo quedó conformado por Argentina, Brasil (relator), Chile, Uruguay y AITAL, incorporándose posteriormente Ecuador.

2. Este Grupo tuvo su primera reunión con motivo del GEPEJTA/6 (San José Costa Rica, julio de 2000), en la que Brasil ofreció todo el apoyo técnico necesario a los miembros del Grupo para el cumplimiento de las tareas encomendadas, tomando en cuenta las necesidades que se pudieran presentar.

3. La Secretaría, a pedido de Brasil, apoyó en la circulación, tanto de la primera como en la segunda oportunidad en la que se convocó a la segunda reunión del referido Grupo, pero lamentablemente no hubo la respuesta esperada por parte de los miembros del Grupo. En todo caso, sería conveniente que la reunión se programe nuevamente, ya sea para el mes de mayo o junio, esperando los resultados del “Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación”, convocado por la OACI, que se llevará a cabo entre los días 9 y 11 de abril de 2001.

Conclusiones del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación – CAEP (Montreal, Canadá, 8 al 17 de enero de 2001)

4. La Secretaría ha considerado pertinente informar sobre las conclusiones y recomendaciones del CAEP, alcanzadas durante su quinta reunión (Montreal, Canadá, 8 al 17 de enero de 2001), para reducir los efectos del ruido y de las emisiones de gases de escape de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, que se presentarán al Consejo de la OACI para su análisis.

5. Respecto a la disminución del ruido de las aeronaves, el CAEP apoyó un enfoque equilibrado, integrado por cuatro elementos distintos y complementarios: reducción del ruido en la fuente; mejor planificación y control de la utilización de los terrenos; utilización más amplia de los procedimientos operacionales de atenuación del ruido; y restricciones operacionales. Entre las recomendaciones respecto a estos cuatro elementos mencionados cabe señalar las siguientes:

- Una nueva norma relativa al ruido que es de 10 decibeles inferior a las normas actuales del Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Chicago, para el diseño de nuevas aeronaves, surtiendo efecto a partir del 1° enero de 2006;
- Procedimientos para la rehomologación de las aeronaves actuales que satisfacen la nueva norma;
- Normas más rigurosas relativas al ruido de los helicópteros;
- Publicación de textos de orientación sobre planificación de la utilización de los terrenos; y,
- Propuesta relativa a nuevos procedimientos de atenuación de ruido para el despegue.

6. EL CAEP examinó también la cuestión de las restricciones operacionales para las aeronaves del Capítulo 3, pero sin llegar a una conclusión al respecto.

7. Con relación a la emisión de gases de los motores de las aeronaves recomendó lo siguiente:

- Más amplia elaboración de los elementos necesarios para un programa de compraventa de derechos de contaminación para las emisiones de la aviación internacional, respetándose lo dispuesto en el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC), en el que se reconoce a la OACI como instrumento mundial que permitirá a los países industrializados limitar o reducir las emisiones de gases de efecto de invernadero de la aviación internacional;
- Labor oficial sobre mecanismos voluntarios y posible aplicación de derechos para resolver la cuestión de las emisiones;
- Incluir en el Pan mundial de navegación aérea un método para analizar las ventajas de la implantación de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) para el medio ambiente. Este método se basa en un modelo aplicado en los Estados Unidos y en Europa, que demostró reducciones globales en un 5% de combustible y reducciones correspondientes de CO₂; y,
- Publicación de una circular de la OACI sobre posibilidades operacionales para reducir al mínimo la utilización de combustible y las emisiones, indicándose los mejores métodos aeronáuticos para reducir el consumo de combustible.

8. Finalmente, adoptó un Plan de acción sobre emisiones con el objetivo de proporcionar orientación para los próximos diez años.

Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación

9. El día 8 de abril, en Montreal, Canadá, se realizará el “Coloquio sobre los aspectos ambientales de la aviación” de la OACI. Al respecto, el Consejo de la OACI ha determinado que este evento tendrá como principales objetivos los siguientes:

- a) Suscitar en los Estados una mayor conciencia de los problemas ambientales relacionados con la aviación civil;
- b) Intercambiar opiniones sobre estos problemas; y,

- c) Familiarizar a los Estados con la labor del Comité del Consejo sobre la protección del medio ambiente y la aviación, que se reunió en enero de este año (CAEP/5).

10. Dicha reunión contribuirá a preparar a los Estados para un debate de mayor trascendencia sobre cuestiones ambientales, que se prevé en el próximo período de sesiones de la Asamblea de la OACI (setiembre/octubre 2001). Los debates se concentrarán en dos principales cuestiones: el ruido de las aeronaves y la incidencia de las emisiones de los motores de aeronaves. En ambos casos, el proyecto resumido de los temas ha sido estructurado de forma que proporcione:

- a) Una comprensión general del problema ambiental y de los principales métodos para abordarlo;
- b) Una explicación de las políticas vigentes de la OACI;
- c) Información sobre acontecimientos recientes, concentrada principalmente en las conclusiones de la reunión CAEP/5 y en la determinación de las cuestiones claves para el próximo período de sesiones de la Asamblea; e,
- d) Información sobre el programa de trabajo futuro del CAEP e identificación de los principales factores que probablemente las autoridades responsables de definir las políticas considerarán pertinentes al abordar el problema en los próximos años.

11. Por lo expuesto, sería conveniente que el Grupo de Expertos analice el Orden del Día del Coloquio (**Adjunto**) e intercambien criterios que apunten a conocer las inquietudes de los Estados miembros de la CLAC en esta materia y las perspectivas de este tema en la región latinoamericana.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

12. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la presente y su adjunto, e intercambiar criterios sobre los siguientes temas:

- a) Sugerir a Brasil que, en su calidad de Relator del Grupo *ad hoc* encargado de elaborar una política regional en materia de medio ambiente, establezca una nueva fecha para llevar a cabo la segunda reunión.

b) Conclusiones alcanzadas por el CAEP, especialmente en lo concerniente a:

- Disminución del ruido de las aeronaves; y,
- Emisión de gases de los motores de las aeronaves.

c) Exhortar a los Estados a que participen del Coloquio convocado por la OACI.