



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMISSION

COMISSION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 4127  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/16-NE/08  
03/08/05

**DÉCIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/16)**  
(Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005)

**Cuestión 12 del**  
**Orden del Día: Política regional en materia de medio ambiente**  
*Tarea No. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC*

*Últimos desarrollos alcanzados por el CAEP*

(Nota de estudio presentada por Brasil)

**RESUMEN**

El objetivo de este documento de trabajo es presentar los últimos desarrollos alcanzados por el Comité de Protección Ambiental en la Aviación (CAEP) en cumplimiento de su programa de trabajo.

**Introducción**

1. Los principales problemas ambientales asociados a la aviación civil se refieren al ruido de las aeronaves y las emisiones de motores de aeronaves, los cuales están siendo tratados en el ámbito de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por el Comité de Protección Ambiental en la Aviación (CAEP), quien adopta los siguientes principios para orientar sus trabajos: viabilidad técnica, racionalidad económica y beneficio ambiental.

2. Durante la Sexta Reunión plenaria del CAEP (CAEP/6, 2004) se aprobó la nueva

estructura organizacional del Comité y su programa de trabajo, el cual contempla 28 tareas específicas relacionadas con las cuestiones ambientales que deberán ser realizadas antes del CAEP/7.

3. Este documento presenta las principales acciones dadas por el CAEP para cumplir su programa de trabajo.

## **Ruido aeronáutico**

### **Ruido - Cuestiones Técnicas**

4. El CAEP viene buscando, por medio del Grupo de Trabajo 1, mantener actualizados el Anexo 16, Vol. 1 – Ruido de las Aeronaves, y el Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación de las aeronaves en cuanto al ruido (Doc 9501). Entre otras tareas realizadas por el Grupo, se destaca el seguimiento de las tecnologías sobre la reducción de ruido de aeronaves y la actualización del banco de datos sobre certificación.

5. Cabe resaltar que el Consejo de la OACI concordó la realización de seminarios prácticos sobre certificación de aeronaves en cuanto al ruido para divulgar normas y métodos recomendados (SARPS), promover la armonización de los procedimientos de certificación y recertificación y divulgar el trabajo del CAEP. Dentro de este contexto, se realizó un seminario sobre el tema en Río de Janeiro, durante 2005.

### **Ruido – Cuestiones Operacionales**

6 Las principales cuestiones operacionales relacionadas con la reducción de ruido de aeronaves se presentan a continuación:

- a) **Actualizar el *Manual de Planificación de Aeropuertos (MPA), Parte 2 – Utilización del terreno y control del medio ambiente (9184)* e investigar la posibilidad de tornar el MPA más accesible a un costo más reducido.**

El objetivo del manual es presentar información para la planificación de la utilización del terreno en zonas cercanas a los aeropuertos y el control ambiental con relación al desarrollo y operación de los aeropuertos. La tercera edición del manual fue publicada en 2002, conteniendo actualizaciones presentadas en el CAEP/4 (Montreal, 6-8 de abril de 1998), así como otras revisiones que fueron añadidas. La versión final del documento fue aprobada en la Reunión del Grupo de Dirección del CAEP en junio/julio de 1999.

El Grupo decidió que la actualización del manual estaría basada en información solicitada a los Estados en cuanto a cuestiones ambientales relacionadas a la operación y desarrollo de los aeropuertos. Con relación al tema de tornar el MPA más accesible y a precio más reducido, así como también el documento de Enfoque Equilibrado, el Grupo decidió recomendar el acceso a los documentos por la Internet. Esta solución dependería de una solicitud por parte de los miembros del CAEP a los miembros del Consejo para considerar tal propuesta.

- b) Actualizar el material de orientación relativo al “Enfoque Equilibrado” para la gestión del

ruido de las aeronaves

Una primera edición del documento Enfoque Equilibrado para la Gestión del Ruido de las Aeronaves fue publicada en 2004; sin embargo, se encuentra en fase de actualización para incorporar los siguientes puntos:

- Invasión de poblaciones en las áreas adyacentes a los aeropuertos;
- restricciones nocturnas; e
- problemas poblacionales y estudios de casos.

**c) Realización de seminarios**

El CAEP está considerando la posibilidad de realizar seminarios para la divulgación del documento Enfoque Equilibrado y el Manual de Planificación de Aeropuertos (MPA), Parte 2 – Utilización del Terreno y Control del Medio Ambiente.

**Emisiones de las aeronaves**

7. En la década de 1980, evidencias científicas relacionando las emisiones de gases con efecto invernadero, provenientes de las actividades humanas, con el cambio global comenzaron a despertar la preocupación pública. Dentro de este marco, la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) viene estudiando mecanismos para reducir las emisiones de estos gases en la aviación.

8. El Programa de Trabajo del CAEP para las cuestiones relacionadas a las emisiones de contaminantes atmosféricos producidos por aeronaves está dividido en tres áreas, a saber: técnica, operacional y medidas basadas en el mercado. A continuación, se presenta el estado de cada una de ellas.

***Cuestiones Técnicas***

9. Considerando que los patrones actualmente utilizados en el Anexo 16, Vol. II, fueron desarrollados para enfrentar los temas acerca de la calidad del aire local y teniendo en consideración que en los últimos años la preocupación relacionada al impacto de las emisiones de la aviación en términos globales ha venido creciendo, el CAEP viene buscando perfeccionar sus trabajos en las siguientes áreas:

- Desarrollo de metodologías capaces de utilizar datos de certificación relacionados a la calidad del aire local (ciclo LTO – aterrizaje y despegue) para evaluar las emisiones globales.
- Desarrollo de modelos computacionales para analizar el impacto ambiental relacionado a la implementación del sistema CNS/ATM en todas las regiones del mundo.
- Desarrollo de material de orientación sobre oportunidades operacionales para la reducción del consumo de combustible de aeronaves y, como consecuencia, de las emisiones de motores.

- Monitoreo de los avances tecnológicos de los motores y del combustible.
- Mejoramiento de los patrones de emisiones.

### **Cuestiones Operacionales**

10. Aprobación del manual sobre oportunidades operacionales para reducción del consumo de combustible y las emisiones. El CAEP pretende continuar promoviendo seminarios para la divulgación del referido manual.

### **Medidas Basadas en el Mercado**

11. Las medidas en cuestión constituyen herramientas políticas destinadas a alcanzar objetivos ambientales a un costo menor y de un modo más flexible que las medidas tradicionales de control, con énfasis principalmente en el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Esta categoría está dividida en tres grupos, a saber: medidas voluntarias, comercio de emisiones y tarifas de emisiones.

#### **a) Medidas Voluntarias**

Se encuentra disponible en la website de la OACI un documento base para la implementación de acuerdos voluntarios para limitar/reducir emisiones de origen aeronáutico.

#### **b) Comercio de Emisiones**

El comercio de emisiones es una de las medidas basadas en el mercado para limitar o reducir emisiones de gases con efecto invernadero de origen aeronáutico. Las obligaciones del CAEP sobre el asunto se encuentran consolidadas en la Resolución de la Asamblea A35-5 (Apéndice I), las cuales contemplan dos tareas básicas a ser realizadas:

- Informe conteniendo informaciones sobre cómo funcionan los mecanismos voluntarios de comercio de emisiones; y
- Documento conteniendo las directrices para los Estados, posiblemente en la forma de un manual, que deseen incluir las emisiones de la aviación internacional en mecanismos comerciales.

Dentro de este contexto, el CAEP creó un Grupo de Tarea, el cual ya realizó dos reuniones para tratar el asunto (2005). Cabe resaltar que todo este trabajo está siendo realizado en cooperación con la Secretaría del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC).

#### **c) Tarifas de Emisiones**

El CAEP, en función de las nuevas atribuciones, consolidadas en la Resolución de la Asamblea A35-5 (Apéndice I) y por las decisiones del Consejo de la OACI, tomadas en la Tercera Reunión de su 174<sup>a</sup> Sesión, creó un Grupo de Tarea para desarrollar los

trabajos relacionados con tarifas de emisiones.

En este escenario, el Grupo de Tarea, durante su última reunión (abril de 2005), dividió los trabajos en dos bloques principales, a saber: Calidad del Aire Local y Clima Global, para los cuales fueron desarrolladas listas de cuestiones y asuntos de tenor científico, económico y legal, cuyas respuestas apoyarán los trabajos futuros del CAEP.

Los temas relacionados con el entendimiento científico sobre los daños producidos por la aviación en la calidad del aire local y en el clima global deberán ser evaluados por el Grupo de Trabajo-2 del CAEP y por otras entidades científicas. Los aspectos económicos de la introducción de tarifas de emisiones, tanto en el ámbito local como global, incluyendo los impactos en los países en vías de desarrollo, deberán ser estudiados por el Grupo de Apoyo de Pronóstico y Análisis Económico - FESG.

Con relación a los aspectos legales, el Consejo de la OACI requirió al Comité Legal la creación de un subcomité, formado por veinte países<sup>1</sup> y seis observadores<sup>2</sup>, para estudiar las repercusiones políticas y legales relacionadas con las tarifas de emisiones. La primera reunión de este subcomité será entre 6 y 9 de setiembre de 2005, en Montreal.

Cabe resaltar que Brasil viene defendiendo una posición contraria a la introducción de tarifas de emisiones en todos los foros en los que participa. Esta posición está basada en una serie de argumentos técnicos, económicos, políticos y legales, conforme se presentó durante la 66<sup>a</sup> Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, en Medellín, Colombia, en 2004.

12. El CAEP está estudiando la posibilidad de organizar un Coloquio OACI sobre Emisiones (mayo/junio de 2007), el cual incluirá informaciones acerca del comercio de emisiones, directrices sobre calidad del aire local, tarifas de emisiones y medidas voluntarias.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

#### **13. En función de los puntos presentados en esta nota de estudio, se recomienda a la CLAC las siguientes acciones:**

- a) Mantenerse actualizada sobre las discusiones de medidas basadas en el mercado, principalmente en lo que atañe a los asuntos relacionados con tarifas y comercio de emisiones, pues podrían traer impactos para los países de esta región.
- b) Solicitar a los Estados miembros que actúen junto al Consejo OACI, en coordinación con los demás países en vías de desarrollo, en el sentido de garantizar que estos países sean exentos del cobro de tarifas por emisiones, en caso sean aprobadas por la OACI.

---

1 Alemania, Arabia Saudita, **Argentina**, **Brasil**, Canadá, China, Egipto, Estados Unidos, Federación Rusa, Francia, Japón, México, Nigeria, Polonia, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Reino Unido y Tunes.

2 *United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), European Commission (EC), International Air Transport Association (IATA), Airports Council International (ACI), International Coalition for Sustainable Aviation (ICASA) e International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA).*

- c) Apoyar los mecanismos contenidos tanto en la UNFCCC como en el Protocolo de Kyoto que exentan a los países en vías de desarrollo de cualquier obligación con relación a la reducción de gases con efecto invernadero, responsabilizando, por otro lado, a los países desarrollados por tales reducciones.