



**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Asuntos del Medio Ambiente
8.1 Consideraciones operacionales

CONSIDERACIONES OPERACIONALES

(Presentada por la Secretaría)

<p>RESUMEN</p> <p>Esta nota presenta una perspectiva general del trabajo del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI relacionado con medidas operacionales para reducir la contribución de la aviación al ruido, las emisiones que afectan la calidad del aire local y las emisiones de gas de invernadero.</p> <p>La acción por parte de los C/CAR/DCAs se presenta en la párrafo 4.</p>	
<p>Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Informe de la Séptima Reunión del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (Doc 9886)• Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Operaciones de Aeronaves (OPS) (Doc 8168)• Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM (Doc 9750)• Examen de los Procedimientos de Investigación y Desarrollo de la Reducción del Ruido y la Aplicación de Resultados (Doc 9888)• Oportunidades Operacionales para Minimizar el Consumo de Combustible y Reducir las Emisiones (Circ. 303)	
<p>Objetivos Estratégicos</p>	<p><i>Esta nota de estudio está relacionada con los Objetivos Estratégicos C1 y C2.</i></p>

1. **INTRODUCCIÓN**

1.1 Las medidas operacionales pueden ser un elemento efectivo para limitar o reducir la contribución de la aviación al ruido, las emisiones que afectan la calidad del aire local, y la emisión de gas de invernadero. Con una coordinación apropiada con los grupos de expertos relevantes, se pueden desarrollar los procedimientos que cumplan los requisitos duales de seguridad incondicional y beneficios para el medio ambiente. Esta nota proporciona una perspectiva general del trabajo dentro del Comité de la OACI sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) relacionado con medidas operacionales.

2. TRABAJO DEL CAEP SOBRE MEDIDAS OPERACIONALES PARA REDUCIR LOS EFECTOS DE LA AVIACIÓN AL MEDIO AMBIENTE

2.1 Sistema de Gestión Ambiental (SGA) (EMS)

2.1.1 El CAEP está preparando un informe sobre el uso del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) (EMS) el cual hará recomendaciones sobre cómo el comité puede promover el uso del EMS dentro del sistema de la aviación. Este informe está basado en los resultados de un cuestionario sobre el uso del EMS, el cual fue distribuido a los Estados miembros y Organizaciones observadoras.

2.1.2 Los borradores de las conclusiones del informe indican que aproximadamente el 50 por ciento de los encuestados aplican las normas o directrices del EMS, y la mayoría de ellos tienen en funcionamiento un EMS certificado con ISO 14001 V2004. Muchos de los encuestados restantes utilizan otros tipos de programas y procedimientos para el medio ambiente que incluyen algunas normas y prácticas similares a aquellas en un EMS formal. La mayoría de las organizaciones (96 por ciento) que han implantado un EMS dijeron que recomendarían que otros implanten uno. De los encuestados que no cuentan con un EMS, el 68 por ciento planean implantar un EMS en el futuro. Estas organizaciones indican que la razón más común para no implantar un EMS es la falta de familiarización con los enfoques del EMS. Como resultado, se solicitó orientación específica sobre la implantación del EMS para la industria de la aviación.

2.2 Procedimientos de Salida para la atenuación del Ruido (NADP)

2.2.1 El CAEP está preparando una Circular de la OACI sobre los efectos que la variación de la potencia del despegue tiene sobre el ruido y las emisiones. Esta información complementa un estudio finalizado previamente por el CAEP sobre los efectos de los Procedimientos de Salida para la Atenuación del Ruido (NADP) sobre ruido y emisiones.

2.3 Descenso Continuo (CD)

2.3.1 El CAEP esta conduciendo un examen sobre las metodologías de evaluación del medioambiente y los indicadores apropiados para las técnicas de Aproximación en Descenso Continuo (CD) (CDA u “Operaciones CD). El examen incluye una evaluación mundial de alto nivel de los beneficios del combustible y emisiones de las operaciones CD. Debido a los efectos considerables que los procedimientos nacionales específicos tienen sobre los resultados del ruido, los beneficios mundiales CDA sobre ruido serán evaluados a un nivel limitado.

2.4 Circular 303

2.4.1 La orientación de la OACI contenida en la Circ. 303 “Oportunidades Operacionales para Minimizar el Consumo de Combustible y Reducir las Emisiones “, que identifica y revisa varias oportunidades operacionales y técnicas para minimizar el consumo de combustible, y por lo tanto, las emisiones de CO₂ en operaciones de aviación civil, esta siendo actualizada con información nueva y al día sobre iniciativas actuales relacionadas con la reducción de la quema de combustible. La nueva orientación que reemplaza la Circular 303 también incluirá, hasta donde sea posible, nuevas provisiones cubriendo: 1) la metodología de evaluación del impacto al medio ambiente, 2) orientación sobre informática, evaluación y notificación de las emisiones de aviación, y 3) indicadores del medio ambiente. Se prevé que este trabajo será finalizado para febrero de 2010. Este trabajo se está desarrollando en coordinación con Secciones de ANB, el Grupo de Expertos sobre Procedimientos de Vuelo por Instrumentos (IFPP) y el Grupo de Expertos sobre Operaciones (OPSP).

2.5 **Calculador de Emisiones de Carbono**

2.5.1 Desde junio de 2008, el sitio web público de la OACI ha incluido un Calculador de Emisiones de Carbono, cuya metodología imparcial y evaluada a conciencia, fue desarrollada por el CAEP. Este aplica los mejores datos disponibles públicamente de la industria, para responder a varios factores tales como tipos de aeronaves, datos específicos de ruta, factores de carga de pasajeros y carga transportada. En apoyo de la iniciativa de las Naciones Unidas sobre el Clima Neutral, la OACI desarrolló una interfaz especial para el calculador. En abril de 2009, el Grupo Gerencial del Medio Ambiente de las Naciones Unidas (UNEMG) aprobó el Calculador de la OACI como una herramienta oficial para calcular las emisiones de bióxido de carbono (CO₂) de viajes aéreos para el sistema de las Naciones Unidas.

3. **PRÓXIMOS PASOS**

3.1 El Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación de la OACI (CAEP) está estudiando y desarrollando una orientación sobre medidas operacionales para limitar o reducir la contribución de la aviación al ruido, las emisiones que afectan la calidad del aire local, y las emisiones de gas de invernadero. La seguridad operacional es un asunto primordial para cualquier procedimiento o método recomendado nuevo, y por esa razón y para asegurar que no existe duplicidad de esfuerzos sobre el tema dentro de la OACI, las actividades del CAEP sobre medidas operacionales están totalmente coordinadas con los grupos apropiados dentro de la Dirección de Navegación Aérea.

4. **ACCIÓN SUGERIDA POR LA REUNIÓN C/CAR/DCA 10**

4.1 Se invita a la Reunión C/CAR/DCA/10 a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota;
- b) coordinar con el CAEP, usando su experiencia, el desarrollo y evaluación de procedimientos operacionales para reducir el impacto de la aviación sobre el medio ambiente;
- c) continuar considerando los temas del medio ambiente en la planificación e implantación de sistemas regionales de navegación aérea incluyendo el desarrollo de nuevas rutas, el diseño de procedimientos terminal y movimientos terrestres; y
- d) tomar nota de que el CAEP continuará informando a las regiones sobre el futuro desarrollo del tema de aviación y medio ambiente.