



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización**CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA
EN MATERIA DE RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL**

(Nota presentada por Costa Rica apoyada por Estados miembros de la CLAC²)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta los avances que la región latinoamericana ha realizado en materia de medio ambiente, enfocado en ruido y calidad del aire local, basado en lo establecido el Anexo 16 y sus diferentes volúmenes como en las Resolución A39-01 aprobada en el 39º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) han sido proactivos en cuanto a la promoción de iniciativas para mejorar el desempeño ambiental para lo cual han realizado acciones para la reducción de ruido y mejora de la calidad del aire local, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, planificación de instalaciones aeroportuarias, entre otras, los cuales se han materializado a través de regulaciones aeronáuticas e importantes iniciativas que han brindado exitosos resultados.

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

- tomar nota de la información presentada;
- tomar en cuenta los avances de los Estados latinoamericanos en pro de la protección del medio ambiente y las iniciativas para el cumplimiento de la normativa de la OACI en la materia;
- continuar con el fortalecimiento de capacidades a los Estados a través de seminarios y talleres en materia de medio ambiente; y
- promover acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para Estados en vías de desarrollo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Requiere recursos financieros adicionales para la implementación de iniciativas en materia de medio ambiente.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-01, “ <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local</i> ” Resolución A21-07, “ <i>Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica</i> ” <i>Plan estratégico de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)</i>

¹ La versión en español fue proporcionadas por Costa Rica.

² Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Costa Rica, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De acuerdo con el Convenio sobre Biodiversidad Biológica (2016) “la región de América Latina y el Caribe (ALC) alberga una rica diversidad biológica: en ella se encuentra alrededor del sesenta por ciento de la vida terrestre del planeta, junto a una diversa flora y fauna marina y de agua dulce. Los biomas de la región ALC varían desde humedales y ecosistemas costeros a desiertos, bosques tropicales, extensas praderas de sabana y hábitats andinos de gran altitud. En particular, los bosques de tierras bajas son de los más abundantes de la Tierra en diversidad de especies, y los bosques montañosos y páramos de los Andes albergan una amplia gama de especies endémicas y de distribución reducida. Así mismo en la costa Atlántica de Centroamérica se encuentra el segundo gran arrecife de coral más grande del mundo. Una serie de factores ambientales potencian esta diversidad regional, entre ellos su compleja historia evolutiva y su geografía, geología y clima altamente variables”. Lo anterior refleja la importancia de la protección y mejoramiento del medio ambiente, que permita hacer frente a los efectos del cambio climático para evitar la degradación de la biodiversidad existente en la región.

1.2 En función de lo anterior la temática ambiental ha sido objeto de amplias discusiones en el marco de las actividades realizadas por los diferentes grupos de trabajo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), teniendo como resultado la elaboración de diversos documentos e instrumentos que han sido utilizados como base para la generación de iniciativas en los Estados miembros de dicho organismo internacional.

1.3 Es importante señalar que, en el presente bienio de trabajo de la Comisión, se tiene planificado la actualización de las resoluciones y recomendaciones de carácter ambiental de manera que se refleje el trabajo realizado tanto por los Estados miembros como la actualización de los documentos aprobados por la OACI en la materia.

1.4 Asimismo, cada Estado latinoamericano a lo interno ha promovido iniciativas en cumplimiento a lo establecido tanto en las normas y métodos recomendados de la OACI como en las resoluciones que cada tres años se actualizan en el periodo de sesiones de la Asamblea, principalmente en materia de ruido, calidad del aire local, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, entre otras.

2. ANÁLISIS

2.1 En relación con el ruido, los Estados han incorporado a sus respectivas normativas requisitos para minimizar este impacto ambiental, en consonancia con lo establecido en el Volumen I, del Anexo 16, y han impulsado un trabajo con los operadores aeroportuarios y con los fabricantes de aeronaves.

2.2 A manera de ejemplo, Brasil ha trabajado con Embraer en la certificación de sus aeronaves, teniendo como resultado dos nuevos tipos de vehículos certificados recientemente en cumplimiento con los requisitos de ruido establecidos por el Anexo 16, Volumen I, por medio del Reglamento Brasileño de Aviación Civil 36.

2.3 Asimismo, con relación al trabajo con los aeropuertos se han establecido medidas operacionales para limitar el ruido, estableciendo niveles máximos de ruido, zonas de prueba de motores, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, lo cual puede observarse en las diferentes regulaciones y publicaciones de información aeronáutica (AIP) tal es el caso de las acciones promovidas por el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba y los importantes resultados obtenidos por la implementación de nuevos procedimientos de atenuación del ruido en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Perú. Por otro lado, diferentes Estados han promovido estudios ambientales relacionados con el ruido para viabilizar las medidas más adecuadas para mitigar el ruido como el trabajo actual que se realiza en el Aeropuerto Internacional de El Salvador – Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez.

2.4 Es importante resaltar en este apartado que los procedimientos de atenuación de ruido se han incorporado en las regulaciones nacionales como la Ley No. 30370 del Perú, la cual regula la gestión ambiental del ruido generado por aeronaves, que tiene por objeto regular el ruido generado por las aeronaves de las compañías aéreas nacionales e internacionales que operan en territorio peruano, la RAD 14.43 (b) de la República Dominicana y la RAC-16 de Cuba, entre otras.

2.5 En lo que respecta a la planificación y gestión de la utilización de los terrenos se han incorporado requisitos relacionados con la aplicación de indicadores de desarrollo sustentable, los cuales han permitido a los Estados verificar y dimensionar periódicamente las actuaciones ambientales en términos de ruido aeronáutico (contaminación en las zonas cercanas al aeródromo), calidad del aire (contaminación en zonas próximas al aeródromo, donde las emisiones de la actividad del aeródromo puedan influir), residuos (generación total de residuos, segmentados por tipo orgánicos, peligrosos, reciclables), inventarios de gases de efecto invernadero (emisiones totales de GEI por las diferentes fuentes móviles y fijas de superficie), biodiversidad (impacto directo e indirecto del aeropuerto sobre la diversidad de fauna y flora en áreas circunvecinas), recursos hídricos (consumo final y su afectación de la calidad de aquellos recursos hídricos utilizados dentro del aeropuerto), uso de materiales y de recursos (reutilización).

2.6 Dentro de los marcos regulatorios nacionales se han incluido disposiciones relacionada con la planificación y gestión de la utilización de los terrenos como la enmienda realizada al Reglamento Brasileño de la Aviación Civil – RBAC 161 en la cual se incluyó los planes de zonificación de ruido de aeródromos teniendo como resultado que hasta el 29 de marzo de 2019 se han registrado en la ANAC 40 planes específicos de zonificación de ruido (PEZR) y 1,764 planes básicos de zonificación de ruido (PBZR). De igual manera en la RAD 14.141 (d) de República Dominicana se reguló la emisión de ruidos y sonidos molestos o dañinos al medio ambiente producidos por los equipos y maquinarias fijas o móviles utilizados en tierra. Asimismo, el Estado Cubano ha establecido indicadores correspondientes para que los nuevos proyectos cuenten con el estudio de ruido correspondiente.

2.7 Además, se han incluido aspectos de protección en materia de seguridad de las operaciones aéreas en regulaciones ambientales, a manera de ejemplo se puede mencionar que el Estado Peruano mediante el Decreto Legislativo No. 1278 que aprueba la Ley General de Residuos Sólidos del Perú y su reglamento que incorpora disposiciones relacionadas a la construcción y operación de infraestructura utilizada para la disposición final de residuos sólidos cercanos a un aeródromo, considerando entre ellas un área de protección con radio 13 km desde el punto de referencia del aeródromo (ARP). Así también, se puede mencionar que mediante D.S. N° 005-2019-MINAM se establecieron los Límites Máximos Permisibles de ruido generado por las aeronaves que operan en el territorio nacional.

2.8 Debe resaltarse también que en atención a las disposiciones ambientales se ha incluido en la normativa aspectos relacionados con la calidad del aire local como las enmiendas realizadas por Brasil en el Reglamento Brasileño de Aviación Civil 34, sobre emisiones de motores aeronáuticos, en el cual incluye la norma transitoria de masa de nVPM la cual está relacionada con las normas sobre emisiones de materia particulada no volátil y está en vigor desde febrero de 2019, siendo aplicable a nuevos tipos de motores a partir de 2020.

2.9 Entre otras iniciativas relacionadas con la calidad del aire local, se pueden mencionar la implementación de perfiles de descenso y ascenso continuo, la reducción del uso del APU en los aeropuertos internacionales, utilización de energías renovables para la alimentación de las terminales aeroportuarias (iniciativa exitosa en República Dominicana), solicitud de certificados de inspección técnica vehicular vigente para todo vehículo que ingrese a zonas restringidas del aeropuerto (iniciativa promovida por Perú), entre otras, mediante las cuales se ha reducido la emisión de gases de efecto invernadero en las zonas adyacentes a los aeropuertos.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, conscientes de la importancia de la protección del medio ambiente, han impulsado de manera regional a través de la CLAC y de manera individual importantes iniciativas en pro de la mejora del desempeño ambiental del sector de aviación civil latinoamericano; lo cual puede verse reflejado en las diversas iniciativas descritas con anterioridad.

3.2 Asimismo, en las iniciativas se puede observar la importancia de un trabajo coordinado entre los diferentes actores interesados en la mejora del desempeño ambiental ya sean estos del ámbito aeronáutico (Autoridades de Aviación Civil, concesionarios aeroportuarios, líneas aéreas) o del ámbito propiamente ambiental como las Autoridades Nacionales de Medio Ambiente de cada uno de los Estados.

3.3 Los Estados miembros de CLAC, reconocen los valiosos esfuerzos y orientaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional realiza en relación con la temática del medio ambiente vinculado al transporte aéreo, instando a continuar con ese trabajo y asistencia a los Estados para consolidar acciones relacionadas con el cuidado y protección de los sistemas ambientales del planeta.

— FIN —