

COLOQUIO SOBRE LOS ASPECTOS AMBIENTALES DE LA AVIACIÓN

(Montreal, 9-11 de abril de 2001)

NOTA DE INFORMACIÓN

LA FUNCIÓN DEL CAEP, EL CONSEJO Y LA ASAMBLEA

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota de información se describe la forma de organizar las actividades de la OACI relacionadas con el medio ambiente, explicando las funciones que tienen el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), el Consejo y la Asamblea.

1. FUNCIÓN DEL CAEP

1.1 Las actuales actividades de la OACI relacionadas con el medio ambiente se desarrollan principalmente mediante el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), que fue **creado por el Consejo** en 1983, para remplazar al Comité sobre el ruido producido por las aeronaves (CAN) y al Comité sobre las emisiones de los motores de las aeronaves (CAEE).

1.2 En la actualidad el CAEP está **compuesto de 19 miembros¹ y 11 observadores²**. En el último período de sesiones de la Asamblea, en 1998, se pidió a los Estados de las regiones que no están representadas o cuya representación es insuficiente en el CAEP que participaran en la labor del Comité. A este respecto se ha avanzado en cierta medida y se continúa realizando esfuerzos para atraer nuevos participantes.

¹ Alemania, Australia, Brasil, Canadá, *Egipto*, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Italia, Japón, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Singapur, *Sudáfrica*, Suecia, Suiza y *Túnez*. Los Estados que se indican en cursiva pasaron a ser miembros a partir del último período de sesiones de la Asamblea en 1998.

² Grecia, Noruega, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), *Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)*, *Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC)*, Comisión Económica (EC), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aérea (IFALPA), Organización Meteorológica Mundial (OMM), y *Federación Europea para el Transporte y el Medio ambiente (T&E)*.

1.3 El CAEP ayuda al Consejo a formular nuevas políticas y adoptar nuevas normas sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de sus motores. Las atribuciones del CAEP son las siguientes:

“Emprender, con la aprobación del Consejo, estudios específicos relacionados con la limitación del ruido de las aeronaves y de las emisiones gaseosas de sus motores.

Al realizar su trabajo, el Comité tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la eficacia y fiabilidad de los planes de homologación en cuanto al ruido teniendo en cuenta las posibilidades técnicas y lo razonable desde el punto de vista económico, así como las posibles ventajas para el medio ambiente;
- b) los progresos registrados en otros campos afines, por ejemplo, la planificación en la utilización de los terrenos, los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y los correspondientes a la limitación de las emisiones de gases; y
- c) los programas de investigación internacionales y nacionales para limitar el ruido de las aeronaves y las emisiones de gases de sus motores.”

1.4 La **estructura actual** del Comité incluye cinco grupos de trabajo y un grupo de apoyo. Dos de los grupos de trabajo se encargan de los aspectos técnicos y operacionales de la reducción y atenuación del ruido. Los otros tres grupos de trabajo se encargan de los aspectos técnicos y operacionales de las emisiones de los motores de las aeronaves, y del estudio sobre las opciones basadas en el mercado para limitar o reducir dichas emisiones. El grupo de apoyo proporciona información sobre los costos económicos y las ventajas para el medio ambiente de las opciones consideradas por el CAEP en materia de ruido y emisiones.

1.5 Alrededor de una vez al año, el CAEP celebra una reunión como grupo de dirección para examinar el avance de las actividades de los grupos de trabajo y proporcionar orientación al respecto. En principio, se programa una reunión oficial del CAEP cada tres años. La reunión publica un informe con **recomendaciones concretas** con respecto a posibles normas y métodos recomendados y a opciones de políticas en materia de protección del medio ambiente y la aviación, para someterlo a la consideración del Consejo. Los resultados de la última reunión (CAEP/5, Montreal, 8-17 de enero de 2001) se presentarán durante las Sesiones 3 (ruido) y 8 (emisiones) del Coloquio.

2. FUNCIÓN DEL CONSEJO

2.1 El Consejo de la OACI **decide respecto al programa de trabajo del CAEP**, habitualmente basándose en las propuestas presentadas por el Comité. Asimismo puede pedir al CAEP que realice otras tareas, según sea necesario, y se encarga de mantener bajo revisión las atribuciones del CAEP.

2.2 El Consejo **adopta decisiones con respecto a las recomendaciones del CAEP** atendiendo a los comentarios recibidos de la Comisión de Aeronavegación y, si se trata de aspectos económicos, del Comité de Transporte Aéreo. En el caso de recomendaciones para introducir o enmendar normas y métodos recomendados, hay procedimientos establecidos para los Estados con quienes se consulta, después de lo cual la decisión definitiva recae en el Consejo.

2.3 Cada tres años, el Consejo **informa a la Asamblea** sobre el avance de los asuntos relativos al medio ambiente.

3. **FUNCIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 La Asamblea **considera los asuntos más importantes en materia de políticas** que el Consejo o los Estados señalan a su atención sobre el medio ambiente. Teniendo en cuenta las limitaciones de tiempo, habitualmente la Asamblea respalda los elementos respecto de los cuales se ha trabajado. Por ejemplo, basándose en las propuestas del Consejo, la Asamblea examina la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente* (la última versión, Resolución A32-8, se incluye en la nota BIP/2). Una excepción importante tuvo lugar en 1990 cuando se dedicó prácticamente todo un período de sesiones extraordinario de la Asamblea a determinar el marco de políticas relativo a las restricciones a las operaciones de las aeronaves que se conforman al Capítulo 2.

- FIN -