



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/5 — NI/10  
28/03/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 9**

**del Orden del Día: Medioambiente**

**9.1 Planes de acción nacionales- estado de implementación y reporte de beneficios**

**ESTADO DEL PLAN DE ACCIÓN DE LA REPUBLICA DE CUBA SOBRE LAS ACTIVIDADES  
PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES CO<sub>2</sub>**

(Presentada por Cuba)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota de estudio, describe el estado actual que se encuentra la implementación del plan de acción de la Aeronáutica Civil de Cuba, sobre las actividades para la reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> .	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 38 Sesión de la Asamblea de la OACI, Sede de la OACI, Montreal, Canadá, septiembre de 2013.</li><li>• Décimo Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, (C/CAR/DCA/13), La Habana, Cuba, del 28 al 31 de mayo de 2013.</li><li>• Resolución A38-17 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.</li><li>• Resolución A38-18 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático.</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 En el 38o período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en el mes de septiembre de 2013, en Montreal, Canadá, fueron adoptadas 30 Resoluciones, de las cuales 2 están relacionadas a las políticas y prácticas permanentes de la OACI para la protección del medio ambiente. Este Período de Sesiones de la Asamblea se caracterizó, por intensas deliberaciones en las cuestiones de cambio climático; donde los Estados manifestaron preocupaciones, sin poder llegar a un consenso durante el desarrollo de este complejo tema. Una vez presentado el informe final, la delegación de Brasil en nombre de Argentina, Cuba y Nicaragua, presentaron sus reservas con respecto al párrafo 7 de la

resolución aprobada por entender que el texto no recogía claramente los principios de equidad y de responsabilidades comunes pero diferenciadas, principios que consideramos deberán guiar a la OACI en su trabajo relativo a las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte internacional, de conformidad con los principios de la CMNUCC.

1.2 Por otra parte Cuba reconoce la labor de la OACI, en referencia a los planes de acción de los Estados, los cuales constituyen un aspecto esencial de trabajo que contribuirán significativamente a materializar el concepto de una aviación mundial sostenible, en los cuales la Aeronáutica Civil de Cuba ha trabajado de forma voluntaria desde el año 2013 en su elaboración y establecimiento; considerando que para los países en desarrollo estos planes deben ser entendidos como acciones voluntarias, tomando en cuenta los contextos nacionales específicos, facilitando además el acceso a los recursos financieros existentes y nuevos, la transferencia de tecnología y creación de capacidad.

1.3 Además reconocemos que los planes de acción brindan una oportunidad única, para que los Estados den a conocer sus iniciativas destinadas a lograr mejoras en la eficiencia del combustible y reducir emisiones, y para que formulen sus necesidades en materia de asistencia para que la OACI pueda proporcionar el apoyo necesario.

## **2. Plan de Acción de Cuba:**

2.1 El Plan de Acción de Cuba para la reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub>, ha identificado las medidas adecuadas para reducir las emisiones de la aviación civil internacional de nuestro país, ajustada a nuestro contexto económico, permitiendo además identificar las necesidades específicas de asistencia técnica y financiera más focalizada.

2.2 El conjunto de medidas identificadas que trabajaremos durante el trienio 2013-2015, están encaminadas a lograr mejoras en el desarrollo de tecnología conexas de aeronaves, mejor gestión del tránsito aéreo y un mejor uso de la infraestructura, para la obtención de operaciones más eficientes.

2.3 Desde la implementación del Plan de reducción en el mes de julio de 2013 se han logrado avances en el cumplimiento de las medidas, pudiendo mencionar como las más significativas las siguientes:

- Modernización y cambio de la flota aérea en las aerolíneas comerciales;
  - Se retiraron de la explotación 9 aeronaves. (YAK-42, IL-62 y AN24).
  - Compra de 3 aeronaves del Tipo AN-158, que cumplen con los requisitos establecidos por la autoridad aeronáutica.
- Modernización del equipamiento a bordo de las aeronaves del Tipo IL-96 para aterrizajes y despegues RNP-1;
  - Está concluida la etapa de modernización del equipamiento a bordo de las aeronaves y se encuentra en proceso, la etapa de certificación de operaciones RNP-1.
- Implementación de procedimientos de aproximación de vuelo basado en el desempeño (PBN) en los Aeropuertos Internacionales.
  - Se certificaron en vuelo los procedimientos APV Baro VNAV y SID/STAR RNAV correspondientes a los diez aeropuertos internacionales planificados.
  - Se validaron para su inclusión en la AIP a través de enmienda AIRAC EFF 12 DIC, todos los procedimientos.

- Se participó en la teleconferencia sobre Rediseño del Concepto de Espacio Aéreo y Aprobación Operacional de la Navegación basada en la performance (PBN) con la utilización de las herramientas IFSET, organizada por la Oficina Regional de México (NACC).
- Se ha conseguido avanzar de forma importante en el diseño de rutas más eficientes con la aplicación de las herramientas, Fuel Savings Estimation Tool (IFSET), de la OACI.
- Implementación de los Procedimiento para el envío de información relacionada a los “Informes Anuales de las emisiones de CO2 y datos relativos a las toneladas-kilómetros” para las aerolíneas comerciales.
  - Se elaboró por parte de la autoridad aeronáutica la Resolución 73/2013 con las indicaciones para el llenado de la información descrita en los formularios M de las estadísticas a tributar a la OACI.

2.4 Creemos que disponer de un Plan de Acción para la Reducción de las Emisiones de CO2, contribuye de forma significativa a la materialización del concepto de una aviación sostenible, en correspondencia con los niveles de actividad aeronáutica de nuestro país.

### 3. Conclusión:

3.1 Consideramos que el trabajo a corto plazo deberá estar encaminado a formar una base de datos, que nos permita apreciar la efectividad de las medidas adoptadas y contribuir a la notificación anual de las emisiones de CO2, para que la OACI pueda evaluar el progreso respecto a las metas convenidas.

3.2 Además como parte del Plan de Reducción de las Emisiones de CO2 de la Aeronáutica Civil de Cuba, incluiremos la implementación del ASBU en correspondencia con los plazos acordados, pues constituye una estrategia del Estado la modernización de la gestión del tránsito aéreo. La implementación de la mejora por bloque aportara importantes beneficios en la eficiencia, regularidad y seguridad de las operaciones aéreas, concediendo además un carácter sostenible al desarrollo del transporte aéreo de nuestro país.

3.4 En el trabajo futuro, también deberá incluirse que las negociaciones de acuerdos bilaterales respalden la necesidad de proteger el medio ambiente, acordando el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 de la OACI en nuestros territorios, así como las políticas nacionales de cada Parte relacionada a la actividad ambiental.