

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/15-NE/16
07/03/05

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15)**

(Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005)

**Cuestión 13 del
Orden del Día:**

Otros asuntos:

- Informe de la reunión del Grupo de Dirección del Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) de la OACI
Tarea No. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por Brasil)

1. Como se recordará, el Comité Ejecutivo en su LXIV reunión (Varadero, Cuba, 18-19 de junio de 2003), encargó a Brasil que, en representación de la CLAC, realice el seguimiento de los temas tratados en el seno de la OACI, como observador permanente y representante latinoamericano en el CAEP, e informar regularmente a la CLAC, a fin de adoptar las medidas pertinentes para reactivar el Grupo *ad hoc*, en caso necesario para que trabaje en un tema particular.

2. Por otro lado, la XVI Asamblea Ordinaria (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) actualizó la Resolución A15-17, ahora Resolución A16-7 “Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente” e incorporó la tarea relacionada al seguimiento de la política regional en materia de medio ambiente al Programa de Trabajo de la CLAC para este bienio. Brasil y México se comprometieron en dicha oportunidad a participar como “puntos focales” de dicha tarea.

3. En cumplimiento a lo acordado, la autoridad aeronáutica de Brasil hizo llegar a la Secretaría el informe de la reunión del Grupo de Dirección del Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) de la OACI (Bonn, Alemania, del 15 al 21 de noviembre de 2004) (**Adjunto**), el mismo que se ha circulado a los Estados miembros y se somete a consideración del GEPEJTA.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

4. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada en el adjunto, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.

RELATÓRIO DA REUNIÃO DO GRUPO DE DIREÇÃO (*STEERING GROUP*) DO COMITÊ DE PROTEÇÃO AMBIENTAL NA AVIAÇÃO (CAEP), DA ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

LOCAL: Bonn, Alemanha

PERÍODO: 15 a 21 de novembro de 2004

1 – Geral

A Reunião do Grupo de Direção (*Steering Group*) do Comitê de Proteção Ambiental na Aviação (CAEP), da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), foi realizada visando organizar e preparar a sequência e detalhamento dos trabalhos a serem desenvolvidos e apresentados até a próxima reunião plenária do CAEP, em 2007 (CAEP/7).

Participaram da reunião a secretária do CAEP, 15 membros, seis observadores e 74 assessores, num total de 96 pessoas. Os membros da Argentina, Itália, África do Sul, Espanha, Egito e Tunísia não compareceram. A reunião foi presidida pelo representante do Canadá, Sr. Robert Shuter.

2 – CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Este documento tem como base os Sumários de Discussões (*Summary of Discussions* - SD), elaborados pela Secretária do CAEP, contendo as principais questões abordadas e um resumo dos diversos posicionamentos apresentados pelos membros do CAEP nas discussões, assim como as observações e os comentários do representante do Brasil naquele Fórum Internacional.

São identificados, também, os diversos *Working Papers* (WP) – Documentos de Trabalho; *Information Papers* (IP) – Documentos de Informação e *Flimsys* – Documentos simplificados, elaborados durante a reunião, que foram apresentados e discutidos em cada Item de Agenda.

3 - AGENDA ITEM 1 – ORGANIZAÇÃO DO EVENTO

3.1 - Documentos relativos à Agenda Item 1

a) WP/1 – Organização e Agenda da Reunião - Secretária do CAEP.

3.2 – Discussão

Foi apresentado pela Secretária do CAEP o *Working Paper* 1 (WP/1) (Documento de Trabalho 1) – Organização e Agenda da Reunião, que se refere a todos os itens da agenda.

Neste item, o Grupo de Direção aprovou a agenda geral da reunião e o cronograma a ser cumprido. Foi acordado que os trabalhos futuros (Agenda Item 10) deveriam ser tratados durante o processo de discussão.

4 - AGENDA ITEM 2 – DESENVOLVIMENTOS DESDE O CAEP/6

4.1 - Documentos relativos à Agenda Item 2

a) WP/2 – Desenvolvimentos desde o CAEP/6, em fevereiro de 2004 - Secretária do CAEP;

- b) IP/1 – Relatório do Comitê Executivo com as discussões e resoluções aprovadas na 35ª Assembléia da OACI (Questões Ambientais) - Secretária do CAEP.

4.2 – Discussão

Neste item da agenda, a Secretária do CAEP apresentou os principais desenvolvimentos ocorridos desde a última reunião plenária do CAEP (CAEP/6), realizada em fevereiro de 2004, conforme listado a seguir.

4.2.1 35ª Assembléia da OACI

A Secretária informou ao Grupo de Direção a adoção da nova Resolução A35/5, em substituição à Resolução A33/7, bem como suas implicações nos trabalhos desenvolvidos pelo CAEP. Foi enfatizado que a Assembléia requisita aos Estados Contratantes que forneçam os recursos necessários para o desenvolvimento das tarefas apontadas.

A nova Resolução A35/5 também aponta para a necessidade de realização de mais trabalhos sobre o impacto das emissões de origem aeronáutica, tanto em nível global quanto local, dentro do escopo da possibilidade da introdução de um sistema de tarifas.

A Assembléia acolheu o trabalho realizado na área da Abordagem Balanceada e requisitou ao CAEP considerar, também, as Questões Populacionais (*People Issues*).

A Secretária informou que foi solicitado ao CAEP, pelo APANPRIG – *Asia /Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group*, o desenvolvimento de ferramentas específicas (modelos computacionais) para avaliar os benefícios ambientais da implementação do sistema CNS/ATM no âmbito dos Estados Contratantes. Em resposta a este pedido, os Estados interessados deverão nomear especialistas para trabalhar em conjunto com o CAEP no desenvolvimento dessas ferramentas.

4.2.2 Publicação de documentação

O Grupo de Direção foi informado da publicação do DOC 9829 “Diretrizes para a Abordagem Balanceada para o Gerenciamento do Ruído Aeronáutico” e do DOC 9501 “Manual Técnico Ambiental no Uso de Procedimentos na Certificação de Aeronaves Quanto ao Ruído”. A Secretária também informou que o formato para a implementação de Medidas Voluntárias à limitação/redução de emissões encontra-se disponível no *website* da OACI/CAEP e que outras publicações relacionadas ao CAEP estão em fase de finalização.

4.2.3 Metas ambientais da OACI

Com relação às metas ambientais recomendadas pelo CAEP/6, a Secretária informou que estas foram aprovadas e já fazem parte da Política Geral da OACI. Uma outra questão levantada a este respeito foi quanto à possibilidade do estabelecimento de uma data que sirva como base para a avaliação do impacto da adoção desta política.

4.2.4 Banco de dados de Ruído Aeronáutico e Emissão de Motores

O DGAC da França está desenvolvendo um novo banco de dados de certificação de aeronaves quanto ao ruído, que seja de mais fácil utilização que o atual, e que o mesmo deverá ser disponibilizado no

website da OACI. O banco de dados de emissões da OACI foi realocado da *Qinetics* para a *UK Civil Aviation Authority*.

4.2.5 Melhoria no *website* do CAEP

O Grupo de Direção foi informado sobre o Forum da OACI, destinado ao desenvolvimento de um novo *website* do CAEP que responda a todas as suas necessidades com níveis de segurança e acesso adequados para este propósito. Adicionalmente, o Grupo de Direção tomou conhecimento do sistema “*Knowledge Services Network*” (KSN), que tem um propósito semelhante e se encontra atualmente em uso pelo Grupo de Trabalho 1 (GT1).

4.2.6 Calendário do CAEP

Um calendário geral de atividades foi apresentado para a apreciação de membros e observadores. O objetivo deste calendário é o de possibilitar aos Grupos de Trabalho (GT) um melhor agendamento para as reuniões voltadas à realização dos trabalhos necessários até o CAEP/7.

4.2.7 Instruções do Conselho sobre tarifas de emissões

Com relação à Recomendação 2/1 do CAEP/6, que trata de solicitação do CAEP para o Conselho da OACI fornecer orientação sobre a questão de tarifas aplicadas às emissões, a Secretária informou que o assunto foi levado ao Conselho, porém nenhuma instrução específica foi estabelecida. Informou, ainda, que o assunto deverá ser objeto de análise na próxima Sessão do Conselho (C/173).

5 - AGENDA ITEM 3 – *FORECAST AND ECONOMIC ANALYSIS SUPPORT GROUP* - FESG

5.1 - Documentos relativos à Agenda Item 3

- a) WP/4 – Relatório de Progresso do FESG – Relator do FESG; e
- b) IP/2 – Previsão de Tráfego e Frota – FESG.

5.2 – Discussão

O Relator do FESG apresentou o relatório de progresso das atividades que foram realizadas desde o CAEP/6, bem como destacou alguns itens que necessitam de orientação, por parte do Grupo de Direção, para possibilitar seu desenvolvimento até o CAEP/7. Os principais assuntos destacados estão citados abaixo.

5.2.1 Revisão do Modelo STRATUS

O Relator do FESG informou que as atividades relacionadas ao modelo STRATUS encontram-se temporariamente paralisadas. O motivo desta paralisação se deve ao fato de tal modelo ser utilizado para avaliar os impactos das tarifas e do comércio de emissões, que são dois itens sobre os quais, até a presente reunião, não existe consenso no âmbito do CAEP.

5.2.2 Banco de dados da UNFCCC (*United Nations Framework Convention for Climate Change*)

A tarefa de revisão do banco de dados de combustível da UNFCCC foi realizada pelo Secretariado do CAEP, com a ajuda de especialistas do CAEP (incluindo o FESG e o Grupo de Trabalho 3). O Grupo de Direção concordou com a sugestão do FESG: de que esta atividade seja realizada da mesma forma no futuro.

5.2.3 Modelo SAGE

O modelo SAGE não apresenta, atualmente, ferramentas para realizar análises econômicas. Cabe ressaltar que a FAA está desenvolvendo um sistema denominado “*Aviation Environmental Portfolio Management Toll*” (APMT) para avaliar efeitos econômicos. O Grupo de Direção concordou com a sugestão do FESG de iniciar tarefas relacionadas aos aspectos econômicos com o modelo SAGE quando as ferramentas adequadas estiverem disponíveis.

5.2.4 Previsão de Tráfego e Frota

Uma das tarefas designadas para o FESG foi a atualização da previsão de tráfego e frota, que serve de base para os estudos do CAEP. Por sua vez, o FESG estabeleceu um grupo de tarefa especialmente para a realização deste trabalho, por intermédio do qual chegou-se à conclusão de não haver necessidade de atualizar as previsões apresentadas no CAEP/6.

O Grupo de Direção solicitou ao FESG que realizasse um monitoramento contínuo das mudanças no tráfego e na frota.

5.2.5 Reflexo da A35/5 nos trabalhos do FESG

A Resolução da Assembléia A35/5 aponta três novas tarefas que deverão ser desenvolvidas pelo FESG até o CAEP/7, a saber:

- a) Estudos para a efetividade de tarifas relacionadas às emissões na qualidade do ar local;
- b) análises econômicas para tarifas relacionadas aos gases de efeito estufa; e
- c) estudos sobre o comércio de emissões.

O Grupo de Direção decidiu aguardar as decisões sobre estes assuntos até a discussão sobre as medidas baseadas no mercado (Agenda Item 7).

Ainda em relação aos reflexos da Resolução A35/5, que requisita sejam feitas avaliações do impacto de ruído e emissões, o FESG deverá fornecer os dados mais atualizados possíveis para o desenvolvimento das atividades que atendam a esta Resolução, principalmente nas áreas de modelagem (MAGENTA, AERO2K e SAGE).

6 - AGENDA ITEM 4 – RUÍDO – QUESTÕES TÉCNICAS – GRUPO DE TRABALHO 1 - GT1

6.1 - Documentos relativos à Agenda Item 4

- a) WP/6 – Relatório de Atividades do GT1 – Relator do GT1;

- b) IP/5 – Aceitabilidade de Aeronaves Supersônicas – Estados Unidos; e
- c) IP/6 – Novo *Secure Website* do CAEP – Secretária do CAEP.

6.2 – Discussão

O relator do Grupo de Trabalho 1 (GT1) – Ruído – Questões Técnicas apresentou o relatório de desenvolvimento das atividades (WP/6) ocorridas desde o CAEP/6. Durante a apresentação, foram informadas as tarefas que estão sendo desenvolvidas pelos vários subgrupos e comentada a necessidade de introduzir alguns outros itens no programa de trabalho do GT1, conforme se segue:

Grupo de Trabalho de Rotorcraft – incluir a seguinte tarefa:

- ❑ Explorar a necessidade de diretrizes sobre os requisitos de certificação para operação de helicópteros Categoria A.

Questões Técnicas – incluir o seguinte:

- ❑ Estudar a necessidade de estabelecer uma diretriz sobre a perda de material acústico que está contida em muitos manuais de reparo estrutural de aeronaves;
- ❑ explorar a questão da aplicação, para fins de certificação, de incrementos à velocidade de referência, V_2 , em função da massa de decolagem; e
- ❑ desenvolver diretrizes sobre métodos de medição para demonstrar mudanças acústicas em aeronaves.

Dentro deste escopo, o Grupo de Direção aprovou a sugestão do representante do Japão para incluir um novo item no programa de trabalho do Grupo de Rotorcraft, apontado abaixo:

- ❑ Examinar os requisitos de certificação para modificações de helicópteros, pelo uso de dispositivos externos.

O Grupo de Direção aprovou as inclusões propostas e solicitou aos relatores dos GT1, GT2, GT3 e FESG que desenvolvam um formato comum para todas as tarefas identificadas. O Grupo de Direção solicitou, ainda, ao GT1, estudos sobre os efeitos do “*sonic boom*” nas populações, incluindo diferenças regionais.

O relator informou ao Grupo de Direção sobre a realização do *Workshop* de Certificação de Ruído, ocorrido entre 20 e 21 de outubro de 2004, em Montreal, do qual participaram mais de 70 especialistas de vários países. Informou ainda que se encontra em uso, dentro do GT1, o “*Knowledge Services Network*” (KSN), sistema bastante similar ao sistema “iForum”, que se acha em desenvolvimento pela OACI.

7 - AGENDA ITEM 5 – OPERAÇÕES – GRUPO DE TRABALHO 2 - GT2

7.1 - Documentos relativos à Agenda Item 5

- a) WP/5 – Coordenação Intergrupo do CAEP – Relator do GT2;
- b) WP7 – Parceria para Redução de Ruído e Emissões (PARTNER) – Canadá / Estados Unidos;

- c) WP/10 – Relatório do Grupo de Trabalho 2 – Operações – Relator do GT2;
- d) WP/11 – Requisitos de Modelagem e Análise para o CAEP/7 - Relator do GT2;
- e) WP/12 – Aprimoramento da Abordagem Balanceada para o Gerenciamento do Ruído Aeronáutico – Austrália;
- f) IP/4 – *Status* da Comparação entre os Modelos SAGE e AERO2K para Inventário de Emissões de Aviação – Estados Unidos;
- g) IP/7 – Progresso no Desenvolvimento de Ferramentas para a Avaliação de Interdependências entre Impactos Ambientais – Estados Unidos;
- h) IP/9 – *Voluntary Airport Low Emissions (VALE) Program* – Estados Unidos;
- i) IP/11 – Redução de Ruído Aeronáutico para as Comunidades pode Significar Aumento de Ruído na Cabine – Federação Russa; e
- j) IP/13 – Inventário de Emissões da Aviação – Comissão Européia.

7.2 – Discussão

O Relator do novo Grupo de Trabalho 2 (GT2) apresentou o relatório de atividades desenvolvidas desde o CAEP/6, bem como descreveu a estrutura deste GT com a respectiva distribuição de tarefas e os produtos esperados para o CAEP/7.

Este novo GT2, conforme definido no CAEP/6, foi encarregado das tarefas relativas aos antigos GT2 (Questões Operacionais Relacionadas ao Ruído Aeronáutico) e do GT4 (Questões Operacionais Relacionadas a Emissões). Os assuntos tratados dentro deste item da agenda são abordados a seguir.

7.2.1 Assuntos administrativos - mudança de relatores

O primeiro assunto trazido para a deliberação do Grupo de Direção foi a mudança dos dois relatores atuais, isto é, o Sr. Alfredo Iglesias, da Espanha, e o Sr. Gary O'Toole, dos Estados Unidos, que foram substituídos pelo Sr. Dominique Gardin, da França, e pelo Sr. Alec Simpson, do Canadá. Também foi incluída, dentro deste assunto, a nomeação da Arq. Elizabeth Andrade, do Brasil, para assessorar os Relatores no Grupo de Tarefa 1 – Planejamento e Gerenciamento do Uso do Solo, bem como do Canadense Ted McDonald para o Grupo de Tarefa 2 – Modelagem.

7.2.2 Programa de trabalho

O Relator do GT2 apresentou o WP/10 – que continha o programa de trabalho detalhado das questões operacionais relacionadas ao ruído aeronáutico e emissões para apreciação de membros e observadores. O Relator informou que pequenas mudanças ainda poderão ocorrer neste programa em função da natureza e da complexidade das matérias que estão sob responsabilidade deste GT. O Grupo de Direção aprovou o referido programa e solicitou ao GT2 que o colocasse no mesmo formato apresentado pelo GT1.

Grupo de Direção aprovou acrescentar o termo “e gerenciamento” no título do Grupo de Tarefa que trata de aspectos operacionais de aeroportos e do uso do solo. O grupo passa, então, a ser denominado “Planejamento e Gerenciamento de Aeroportos e do Uso do Solo”.

Quanto à tarefa relacionada com o adensamento populacional nas áreas de entorno de aeroportos (*encroachment*), em vista das dificuldades da obtenção de informações junto aos Estados Contratantes, foi sugerido que se deveriam estudar formas alternativas de se obterem tais dados, assim como a análise dos censos demográficos e fotos de satélites.

Com relação à atualização da Abordagem Balanceada, foi solicitado serem avaliados os efeitos das restrições noturnas (*noise curfews*) praticadas em algumas partes do mundo e que trazem desdobramentos negativos para vários países, atendendo ao documento A35-WP/172, apresentado pela delegação de Índia, durante a 35ª Assembléia da OACI.

7.2.3 Questões operacionais relacionadas ao ruído aeronáutico

O Relator do GT2 apresentou as principais questões operacionais relacionadas ao ruído aeronáutico, mencionadas a seguir.

7.2.3.1 Emendas à tarefa relativa ao PANS OPS

O Grupo de Direção concordou com as ações propostas pelo GT2, quais sejam, de incluir na tarefa de revisão do PANS OPS (procedimentos operacionais para abatimento de ruído) as questões relativas às emissões. O GT2 ficou encarregado de enviar uma solicitação ao Secretariado a esse respeito.

7.2.3.2 Questões das populações (*People Issues*)

O membro australiano apresentou o WP/12, que trata do aprimoramento da política de Abordagem Balanceada para o Gerenciamento do Ruído, pela inclusão das questões das populações dentro desta política. As sugestões apontadas neste WP/12 foram aceitas pelo GT2, devendo a delegação da Austrália apresentar o especialista que conduziu os estudos correlatos.

7.2.3.3 Apresentação da Federação Russa

O Sr. V. S. Baklanov apresentou o IP/11, que trata da tendência do aumento de vibrações e, por consequência, dos níveis de ruído dentro das cabines de aeronaves – ocasionado pelas novas tecnologias que objetivam reduzir o impacto sonoro para as comunidades residentes nas áreas de entorno de aeroportos. Nesta apresentação, o representante russo mostrou os trabalhos e pesquisas envolvendo os efeitos negativos à saúde dos tripulantes expostos à vibração de baixa frequência (abaixo de 31 Hz), no interior das aeronaves, tais como mudanças patológicas no coração, no pulmão e nas articulações.

7.2.4 Questões Operacionais Relacionadas às Emissões

A seguir, são apresentadas as principais questões operacionais relacionadas às emissões.

7.2.4.1 Apresentação do Modelo AERO2K

Atendendo a um convite do CAEP, o Sr. Chris Eysers, da *QinetiQ*, realizou uma apresentação do Modelo AERO2K, na qual abordou, principalmente, os dados de entrada necessários, os processos

utilizados no modelo e os resultados que podem ser obtidos. Segundo o que foi demonstrado, as estimativas das emissões de CO₂ e NO_x produzidas pelo AERO2K são condizentes com os outros modelos. Entretanto, conforme ressaltado, este modelo não possui ferramentas para avaliação de impactos econômicos nem a interdependência entre emissões.

7.2.4.2 Análise e quantificação de emissões geradas pelos aeroportos

Uma das tarefas apontadas pelo CAEP foi o desenvolvimento de diretrizes para analisar e quantificar as emissões geradas pelas operações de aeroportos. O Brasil enfatizou a necessidade da avaliação de todas as fontes geradoras de poluição que afetam a qualidade do ar local de aeroportos, o que inclui a produzida pelo tráfego de acesso e de outras fontes, tais como indústrias situadas ao seu redor. Alguns membros ressaltaram as dificuldades de obtenção destes dados. Tiveram, entretanto, que acatar a posição do Brasil, visto que a mesma encontra-se respaldada na Resolução A35/5, que considera também as fontes de emissões relacionadas à qualidade do ar local, englobando, portanto, as fontes no solo referentes às emissões de NO_x (óxidos de nitrogênio).

7.2.4.3 Desenvolvimento de ferramentas para avaliar as interdependências

O membro dos Estados Unidos apresentou o WP/7, que trata do progresso no desenvolvimento de ferramentas para avaliar a interdependência de impactos ambientais. O objetivo principal é proporcionar ao CAEP a capacidade de avaliar as inter-relações entre as diversas emissões e entre emissões e o ruído, incluindo os custos envolvidos para os diferentes cenários propostos. Durante sua apresentação, solicitou a colaboração dos demais membros no sentido de compartilhar informações e modelos para assistir o CAEP nesta tarefa.

7.2.4.4 Requisitos para amostragem e análise

O Relator do GT2 apresentou o WP/11, ressaltando que grande parte das atividades que necessitam ser desenvolvidas para o CAEP/7 depende de modelos capazes de avaliar as interdependências entre emissões e ruído. Enfatizou, ainda, que as respostas necessárias para o desenvolvimento da política da OACI são mais complexas que as apresentadas para os CAEP/5 e CAEP/6. O Relator informou que espera entregar no CAEP/7 um relatório sobre os modelos para a realização desta tarefa. Para finalizar, o Grupo de Direção apontou para a necessidade de os Estados Contratantes desenvolverem pesquisas para auxiliar o trabalho do GT2.

7.2.4.5 Status comparativo entre os modelos para inventário de emissões da aviação AERO2K e SAGE

O membro dos Estados Unidos apresentou o IP/4, que trata do trabalho de comparação entre os modelos SAGE e AERO2K para o cálculo de consumo de combustível e emissões. Nesta apresentação, foi informado ao Grupo de Direção que, até a presente data, nenhuma conclusão pôde ser obtida.

7.2.4.6 *Partnership for air transportation noise and emissions reduction (PARTNER)*

O membro dos Estados Unidos apresentou um sumário das atividades desenvolvidas pelo *Partnership for Air Transportation Noise and Emissions Reduction (PARTNER) Center of Excellence*. Este Centro, que é patrocinado pelo Canadá e pelos Estados Unidos, visa desenvolver conhecimento científico para a produção de aeronaves mais silenciosas e com menos emissões.

7.2.4.7 Programa *Voluntary Airport Low Emissions (VALE)*

O membro dos Estados Unidos fez uma apresentação do programa VALE, cujo objetivo é a redução de emissões para melhoria da qualidade do ar local. Este programa, que se enquadra dentro da filosofia de medidas voluntárias, fornece incentivos e oportunidades de financiamento para os setores envolvidos com a operação de aeroportos para a redução de emissões.

7.2.5 Coordenação Intergrupo no CAEP

O Relator do GT2 apresentou o WP/5, que foi elaborado em conjunto com os GT1, GT3 e FESG. O objetivo deste documento foi fornecer ao Grupo de Direção um panorama geral das inter-relações e facilitar o gerenciamento dos grupos no desenvolvimento das tarefas que necessitam do trabalho conjunto de vários GTs. Foi sugerido que todos os sumários de reuniões realizadas com este objetivo fossem colocados no *website* do CAEP para conhecimento dos membros e observadores.

Após discussão sobre o assunto, o Grupo de Direção solicitou aos relatores dos GTs que elaborassem um documento para ser apresentado durante a Agenda Item 8.

8 - AGENDA ITEM 6 – EMISSÕES – QUESTÕES TÉCNICAS – GRUPO DE TRABALHO 3 - GT3

8.1 - Documentos relativos à Agenda Item 6

- a) WP/8 – Relatório do GT3 – Relator do GT3;
- b) WP/9 – Pontos Focais de Pesquisa em Ciência (RFP) e Questões Iniciais – Relator do GT3;
- c) IP/14 – Apresentação do GT3 – Emissões e Questões Técnicas pelo Relator do GT3; e
- d) IP/15 – Apresentação sobre “IPCC e UNFCCC na contribuição da aviação” - FAA, FOCA, Suíça, QinetiQ, Boeing, NASA e Secretariado da OACI.

8.2 – Discussão

O Relator do GT3 apresentou o relatório do progresso ocorrido desde o CAEP/6. Ele descreveu as atividades desenvolvidas pelos três subgrupos do GT3, a saber: Subgrupo de Certificação, Subgrupo de Metodologias Alternativas de Emissão e Subgrupo de Metas de Longo Prazo, bem como identificou quais são os produtos que serão entregues no CAEP/7.

O Grupo de Direção tomou conhecimento dos progressos realizados pelo GT3 nas tarefas atribuídas pelo CAEP/6, e decidiu não incluir nenhum item do programa de trabalho. Entretanto, foi salientada a necessidade de trabalho conjunto com outros GTs no trato da questão de aeronaves supersônicas. O Grupo de Direção concordou com a sugestão do GT3 de atribuir o item do programa de trabalho E1 (CAEP/6), que trata da avaliação relativa à evolução da contribuição de emissões totais ao GT2. Adicionalmente, foi verificado que o item E9 (CAEP/6), que aborda a metodologia para caracterização do consumo de combustível, já está sendo desenvolvido pelo *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC).

Durante a reunião, foi reiterada a necessidade de avaliação das interdependências entre as diversas emissões e entre ruído e emissões. O Grupo de Direção acordou que esta atividade não deve ficar sob a responsabilidade apenas do GT3, mas de todos os grupos envolvidos. Por este motivo, solicitou a todos os Relatores que iniciem o planejamento para posterior relato ao Grupo de Direção.

9 - AGENDA ITEM 7: MEDIDAS BASEADAS NO MERCADO

9.1 - Documentos relativos à Agenda Item 7

- a) WP/3 – Relatório do FESG (Secretária do CAEP);
- b) WP/13 – Gases do Efeito Estufa (Canadá);
- c) WP/15 – Comércio de Emissões da Aviação – Comentários da IATA sobre o Relatório da Empresa ICF Consulting e Perspectivas; e
- d) IP/10 – O Esquema da União Européia para o Comércio de Emissões de Gases do Efeito Estufa (Secretária do CAEP).

9.2 - Discussão

No CAEP, o estudo das medidas baseadas no mercado para limitar ou reduzir emissões é desenvolvido por meio de três áreas de trabalho: tarifas relacionadas a emissões; comércio de emissões; e medidas voluntárias.

Com relação às medidas voluntárias, foi elaborado um modelo de acordo – *Memorando de Entendimento*, a ser usado por Estados e Partes interessados em concluir tal acordo e orientação sobre o assunto, tendo este material sido aprovado na reunião do CAEP/6. Este modelo encontra-se atualmente disponibilizado no *website* da OACI para divulgação entre os Estados e organizações interessados.

Os outros dois assuntos relacionados a este item da agenda, comércio de emissões e tarifas relacionadas a emissões, foram tratados na reunião.

9.2.1 Comércio de emissões

A empresa *ICF Consulting*, contratada com o intuito de desenvolver propostas para um sistema aberto de comércio de emissões relativo a emissões de gases de efeito estufa (GHG) produzida pela aviação internacional, apresentou o relatório final do trabalho realizado.

Neste estudo, foram identificados três caminhos possíveis para o tratamento das emissões de GHG do setor da aviação internacional:

- Avenida 1: “Comércio integrado” - um sistema de comércio de emissões no contexto da UNFCCC (*United Nations Framework Convention for Climate Change*) e no Protocolo de Kyoto. Nesta abordagem, emissões da aviação internacional seriam diretamente incorporadas no esquema de limite-e-comércio (*cap-and-trade*) estabelecido pelos Estados sob o Protocolo de Kyoto, possivelmente com orientação da OACI. As emissões da aviação são alocadas às Partes e a aviação internacional é absorvida nos sistemas domésticos de controle.
- Avenida 2: “Novo instrumento” – um sistema específico de aviação baseado em um novo instrumento legal sob os auspícios da OACI. Nesta abordagem, a OACI autorizaria negociações sobre a criação de uma nova entidade legal que iria estabelecer as regras para um comércio de emissões da aviação internacional. Os Estados interessados e observadores participariam nestas negociações e decidiriam se iriam participar como Parte em um eventual acordo.

- Avenida 3: “Sistema voluntário” – um sistema de comércio de emissões inteiramente assistido pela OACI. Nesta abordagem, a OACI facilitaria a discussão entre os Estados interessados e observadores na criação de um regime voluntário de comércio de emissões. Questões específicas de projeto e o papel apropriado da OACI seriam tratados no curso destas discussões.

Vantagens e desvantagens de cada avenida foram apresentadas, assim como critérios, incluindo os benefícios ambientais, aspectos administrativos, envolvimento da OACI, interesses da aviação internacional, facilidade de implementação etc. Foi salientado que, apesar de o enfoque do estudo ser em CO₂, a empresa consultora havia sido instruída para também considerar outros gases.

Após a apresentação, seguiu-se uma longa discussão sobre o assunto. Foram colocadas muitas questões com relação à obtenção da base de dados de emissões, assim como o comércio de emissões entre o setor da aviação e outros setores, e as implicações da ratificação do Protocolo de Kyoto nos caminhos estudados.

O Brasil defendeu fortemente a Avenida 1, baseada no Protocolo de Kyoto, ratificado pelo Governo brasileiro e que isenta os países em desenvolvimento de quaisquer obrigações para limitar ou reduzir emissões. Foi salientada, ainda, a importância do monitoramento neste contexto. E esclarecido que a maioria dos países em desenvolvimento apoiaria a Avenida 1.

Foi apresentado também o WP/15, elaborado pela IATA, contendo comentários sobre o relatório da empresa *ICF Consulting*. Neste documento, a IATA afirma que irá apoiar a continuidade dos estudos com relação a alternativas de comércio de emissões, uma vez que este tipo de comércio pode oferecer uma solução adequada em longo prazo, particularmente quando comparada com a aplicação de taxas e tarifas.

O documento ainda sugere que seja retomada para análise a alternativa identificada como Avenida 2: “Novo instrumento”, uma vez que se trata de uma abordagem adequada ao mandato da OACI sob o Protocolo de Kyoto e a Convenção de Chicago. Também é colocado que à época em que foi descartada esta alternativa, durante o CAEP/6, o Comitê não tinha ainda o relatório final da *ICF*, o que torna esta decisão prematura.

Durante a discussão, foi sugerido escolher uma Avenida e estudá-la melhor. Entretanto, vários membros do CAEP defenderam a continuação das análises das duas Avenidas acordadas no CAEP/6, uma vez que estas haviam sido selecionadas pelo CAEP e endossadas pelo Conselho e pela Assembléia. Foi enfatizado que a Resolução A35-5 era muito clara quanto a trabalhos futuros com relação às duas Avenidas em questão e que a OACI tem que dar continuidade aos estudos devido ao seu envolvimento com a UNFCCC (*United Nations Framework Convention for Climate Change*) e o IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*). Tais estudos têm que prover uma quantificação das emissões, uma clara base de dados, monitoramento, aceitação em termos de governo e um processo de revisão. Nesse contexto, o CAEP tem um papel importante e torna-se necessário definir um grupo especial para desenvolver tais estudos.

Após uma longa discussão, foi acordado que seria estabelecida uma Força Tarefa e definidos os Termos de Referência deste grupo, que seria responsável pelo levantamento de informações mais acuradas sobre as duas alternativas em tela. O Brasil informou que iria indicar um especialista para participar do grupo. Ficou definido, então, que o grupo seria presidido pelo Sr. Kalle Keldusid (Suécia) e por um representante da IATA e formado pelos seguintes participantes de países/organizações: Austrália, Brasil, Alemanha, Índia, Japão, Holanda, Noruega, Estados Unidos, Reino Unido e observadores da Comunidade Européia, ICSA (*International Coalition for Sustainable Aviation*), UNFCCC e a Secretária do CAEP.

Foi levantado, ainda, na reunião, que, em virtude deste assunto ser novo e de natureza complexa, existe um problema de divulgação da informação. Muitos Estados não têm acesso a informações adequadas sobre o tema comércio de emissões. Inclusive o Conselho da OACI precisaria estar melhor informado. Então, é preciso difundir estas informações, o que seria conveniente para a aviação.

9.2.2 Tarifas relacionadas a emissões

A discussão sobre este tema teve como base o WP/13, apresentado pelo representante do Canadá, que propõe uma forma de dar continuidade ao tratamento das questões pendentes relacionadas à aplicação de tarifas de emissão de gases de efeito estufa. Estas questões foram discutidas no CAEP/6, ocasião em que não foi possível chegar-se a um consenso devido à grande variedade de posições sobre o assunto.

O documento ressalta que, por motivos de eficiência, não se devem continuar os estudos referentes a mecanismos de cobrança de emissões de gases de efeito estufa (GHG) antes de responder às questões pendentes. Então, para viabilizar a continuidade dos trabalhos, sugere a criação de um grupo com a finalidade de esclarecer as seguintes questões:

- demonstrar os benefícios ambientais das tarifas;
- descrever o mecanismo para coletar as tarifas;
- descrever como as tarifas coletadas seriam aplicadas na obtenção dos benefícios ambientais; e
- abordar todas as questões pendentes relativas a este assunto.

Foi bastante discutida entre os presentes a necessidade de formação do grupo para responder às questões mencionadas anteriormente, sendo que este grupo deveria ter a participação de Partes, como o Brasil, e de interessados importantes, como a IATA, e teria que coletar toda a informação necessária sobre as questões pendentes, a ser apresentada na próxima reunião do Grupo de Direção.

Finalmente, após muita discussão, foi concordado que este grupo (grupo de tarifas de emissões) seria formado pelos seguintes representantes:

América do Norte (Estados Unidos), Europa (Holanda), América Latina (Brasil), Oriente Médio (Egito), África (Egito), Ásia (Índia), IATA e uma ONG (Organização não Governamental).

Foi acordado, também, que seria interessante se ter um grupo com menor número de representantes responsáveis pela formulação de perguntas relacionadas às questões pendentes, a serem encaminhadas pela Secretária do CAEP ao Conselho. Assim, o grupo maior compreendendo as várias regiões do mundo desenvolveria os estudos baseado nas decisões e instruções do Conselho. O grupo menor é composto de representantes dos seguintes países: Brasil, Estados Unidos, Holanda e Japão.

O Secretariado da UNFCCC fez uma apresentação intitulada “Emissões da aviação sob a Convenção e o Protocolo de Kyoto”, contendo informações sobre como a aviação era considerada nestes instrumentos legais. Foi salientada a cooperação entre a OACI e a UNFCCC. A OACI apresentou os dados iniciais de emissões da aviação para comparação com os dados de inventários durante a 20ª Sessão do Órgão de Apoio Científico e Tecnológico – SBSTA/20 (*Subsidiary Body for Scientific and Technological Advice*). Foi informado que se esperava que os dados finais estivessem prontos até maio de 2005. Foi comunicado, ainda, que a Federação Russa havia ratificado o protocolo, que passaria a vigorar em 16 fevereiro 2005, e que a questão de alocação de emissões estava prevista para ser discutida na SBSTA/22, em maio de 2005.

10 - AGENDA ITEM 8 – MÉTODOS DE TRABALHO

10.1 - Documentos relativos à Agenda Item 8

- a) WP/9 – Pontos Focais de Pesquisa em Ciência (RFP) e Questões Iniciais – Relator do GT3;
- b) WP/14 – Desenvolvimento de uma Abordagem mais Efetiva na Obtenção de uma Base Científica para o processo do CAEP – Membros do CAEP: Brasil, Japão, Reino Unido e Estados Unidos;
- c) Flimsy 3; e
- d) Flimsy 4.

10.2 – Discussão

Neste item da agenda, que versa sobre a organização do CAEP, foram tratados os seguintes assuntos:

10.2.1 Coordenação entre os Grupos de Trabalho

Os Relatores dos GTs apresentaram o “Flimsy 3”, no qual são identificadas as tarefas principais que necessitam de coordenação entre os vários Grupos de Trabalho. Estes Relatores informaram que a apresentação tratou-se de uma tentativa inicial para a abordagem do problema e que deverão trabalhar no desenvolvimento de um plano mais detalhado.

O Grupo de Direção acolheu a proposta inicial dos Relatores e aguarda a apresentação dos novos planos na sua próxima reunião do Grupo de Direção.

10.2.2 FESG

O próximo item tratado dentro desta agenda referiu-se às tarefas que o FESG deve realizar na área de tarifas relacionadas às emissões. O Grupo de Direção concordou que o FESG deve estudar as tarifas aplicadas às emissões para limitar ou reduzir os problemas da qualidade do ar local, a menos que o Conselho da OACI se oponha a essa proposta. A Força Tarefa em Tarifas de Emissões, em função da decisão do Conselho, deve comunicar ao FESG qualquer necessidade de assistência. Dentro deste mesmo escopo, a Força Tarefa em Comércio de Emissões também deve fazer o mesmo tipo de comunicação ao FESG de auxílio.

10.2.3 Research Focal Point (RFP)

Os *Research Focal Points* - RFP são ferramentas de extrema importância para fornecer subsídios científicos atualizados para o desenvolvimento de trabalhos no CAEP. As sugestões apresentadas no “Flimsy 4” e aprovadas pelo Grupo de Direção estabelecem o seguinte processo de disponibilização do conhecimento científico para o CAEP:

- a) Cada GT deve identificar claramente as áreas onde é necessário o conhecimento científico para desenvolver as atividades para o CAEP/7;
- b) cada GT e o FESG devem recomendar os termos de referência para o Grupo de Direção das áreas identificadas;
- c) os termos de referência deverão ser avaliados e aprovados pelo Grupo de Direção; e

- d) nos casos onde a Assembléia requisita ação em áreas que necessitam de informações científicas, o Secretariado do CAEP vai trabalhar com os GTs e com o FESG para elaborar um termo de referência o qual também deverá ser aprovado pelo Grupo de Direção.

Reconhecendo a necessidade potencial de múltiplos RFP para atenderem à ampla gama de atividades, o Grupo de Direção aprovou o seguinte processo:

- a) O Secretariado do CAEP consultará os Relatores dos GTs para estabelecer as prioridades;
- b) o Secretariado vai requisitar aos membros do CAEP que sejam indicados RFP apropriados;
- c) os membros do CAEP nomearão os RFPs; e
- d) o Secretariado do CAEP fornecerá a lista de nomeação para o Grupo de Direção.

Para finalizar este item, o Grupo de Direção concordou em revisar este processo no CAEP/7.

10.2.4 Metas ambientais do CAEP

Outro tema tratado dentro deste item da agenda foi a questão das metas ambientais da OACI e a necessidade do Grupo de Tarefa em Métodos de Trabalho do CAEP revisar os termos de referência deste Comitê para refletir estas metas. Após discussão, foi decidido que este assunto voltará a ser objeto de estudo na próxima reunião do Grupo de Direção, sendo acordado, ainda, que o Grupo de Tarefa em questão deverá preparar o material para apreciação dos membros e observadores.

10.2.5 Website do CAEP

Nenhuma proposta específica foi apresentada pelo Grupo de Direção com relação ao novo *website* do CAEP. O Secretariado do CAEP informou que deverá completar a mudança do sistema atual para o novo Fórum em meados de 2005. A Secretária do CAEP solicitou que sejam enviadas sugestões para melhoria do *website* até o final do corrente ano.

11 - AGENDAS ITEM 9 - OUTRAS QUESTÕES E ITEM 10 - TRABALHOS FUTUROS

11.1 - Documentos relativos às Agendas Itens 9 e 10

- a) IP/2 – Desenvolvimentos desde o CAEP/6 - Secretária do CAEP; e
- b) IP/3 – Trabalhos Futuros – Secretária do CAEP.

11.2 – Discussão

O último tópico tratado durante a reunião do Grupo de Direção foi o calendário. A Secretária do CAEP informou que o Conselho da OACI sugere que a maior parte das reuniões de trabalho deve ser realizada em Montreal. Caso seja agendada alguma reunião em outro local, o que deve ocorrer somente na situação onde haja razões de ordem técnica, as questões relativas à segurança e a facilidade de obtenção de vistos devem ser levadas em consideração. Entretanto, alguns membros europeus enfatizaram a necessidade de se manter um equilíbrio e otimização de recursos por meio de uma reunião a ser realizada, preferencialmente, na Europa.

Para calendário das próximas reuniões dos GTs, os Relatores deverão, em função da orientação do Conselho da OACI, fornecer à Secretária do CAEP todas as datas e locais com a maior brevidade possível, para posterior divulgação no *website* do CAEP.

As próximas reuniões do Grupo de Direção foram agendadas para setembro/2005 e junho/2006. O CAEP/7 está planejado para janeiro/fevereiro de 2007, em Montreal, Canadá.

**INFORME DE LA REUNIÓN DEL GRUPO DE DIRECCIÓN DEL COMITÉ SOBRE
PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Y A LA AVIACIÓN (CAEP)
DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)**

LUGAR: Bonn, Alemania

FECHA: 15 al 21 de noviembre de 2004

1. GENERAL

La Reunión del Grupo de Dirección del Comité sobre Protección al Medio Ambiente y a la Aviación (CAEP) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fue realizada con miras a organizar y preparar la secuencia y detalle de los trabajos a ser desarrollados y presentados antes de la próxima reunión plenaria del CAEP en 2007 (CAEP/7).

Participaron en la reunión la Secretaria del CAEP, 15 miembros, 6 observadores y 74 asesores, en un total de 96 personas. Los miembros de Argentina, Egipto, España, Italia, Sudáfrica y Túnez no estuvieron presentes. La reunión fue presidida por el representante de Canadá, Sr. Roberto Shuter.

2. CONSIDERACIONES INICIALES

Este documento tiene como base los Sumarios de Discusiones elaborados por la Secretaria del CAEP, conteniendo las principales cuestiones abordadas y un resumen de los diversos posicionamientos presentados por los miembros del CAEP en las discusiones, así como las observaciones y los comentarios del representante del Brasil en dicho foro internacional.

También se presentó y discutió, en cada punto de la Agenda durante la reunión, diversas notas de estudio (WP) o documentos de trabajo, Notas Informativas (IP) o documentos de información y Flimsies – documentos simplificados.

**3. CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA
ORGANIZACIÓN DE LA REUNIÓN**

3.1 Documentos relativos a la Cuestión 1 del Orden del Día

WP/1 Organización y Agenda de la Reunión – Secretaria del CAEP

3.2 Discusión

La Secretaria del CAEP presentó la nota de estudio WP/1 – Organización y Agenda de la Reunión, la que se refiere a todos los puntos de la agenda.

En este punto, el Grupo de Dirección aprobó la agenda general de la reunión y el cronograma a ser cumplido. Se acordó que los trabajos futuros (Cuestión 10 del Orden del Día) deberían ser tratados durante el proceso de discusión.

4. CUESTIÓN 2 DEL ORDEN DEL DÍA DESARROLLOS ALCANZADOS DESDE EL CAEP/6

4.1 Documentos relativos a a Cuestión 2 del Orden del Día

- a) WP/2 Desarrollos alcanzados desde el CAEP/6, en febrero de 2004 – Secretaria del CAEP
- b) IP/1 Relatorio del Comité Ejecutivo con las discusiones y resoluciones aprobadas en la 35° asamblea de la OACI (Cuestiones Ambientales) – Secretaria del CAEP

4.2 Discusión

En esta cuestión del orden del día, la Secretaria del CAEP presentó los principales avances obtenidos desde la última reunión plenaria del CAEP (CAEP/6), realizada en febrero de 2004, los cuales se detallas a continuación:

4.2.1 35° Asamblea de la OACI

La Secretaria informó al Grupo de Dirección la adopción de la nueva Resolución A35/5, que sustituye la Resolución A33/7, así como sus implicaciones en los trabajos desarrollados por el CAEP. Se enfatizó que la Asamblea insta a los Estados que proporcionen los recursos necesarios para el desarrollo de las tareas señaladas.

La nueva Resolución A35/5 también apunta hacia la necesidad de incrementar los trabajos relacionados al impacto de las emisiones de origen aeronáutico, tanto en el nivel mundial como local, tomando en consideración la posibilidad de introducir un sistema de tarifas.

La Asamblea acogió el trabajo realizado en el área de Enfoque Equilibrado y solicitó al CAEP también considerar las Cuestiones Poblacionales.

La Secretaria informó que el APANPRIG (Grupo Regional Asia/Pacífico de Implementación y Planificación de la Navegación Aérea) el desarrollo de herramientas específicas (modelos computacionales) para evaluar los beneficios ambientales de la implantación del sistema CNS/ATM en el ámbito de los Estados Contratantes. Como respuesta a este pedido, los Estados interesados deberán nominar especialistas para trabajar en conjunto con el CAEP en el desarrollo de estas herramientas.

4.2.2 Publicación de la documentación

El Grupo de Dirección fue informado de la publicación del Doc 9829 “Directrices acerca del Enfoque Equilibrado para la Gestión del Ruido de Aeronaves” y del Doc 9501 “Manual Técnico sobre Medio Ambiente acerca de la Utilización de Procedimientos para la Certificación de Aeronaves en cuanto al Ruido”. La Secretaria también informó que el formato para la implementación de Medidas Voluntarias para la limitación/reducción de emisiones se encuentra disponible en el portal de la OACI/CAEP y que otras publicaciones relacionadas al CAEP están en fase de finalización.

4.2.3 Metas ambientales de la OACI

Con relación a las metas ambientales recomendadas por el CAEP/6, la Secretaria informó que éstas fueron aprobadas y ya forman parte de la Política General de la OACI. Otra cuestión que se planteó a este

respecto fue la relacionada con la posibilidad de establecer una fecha que sirva como base para la evaluación del impacto de la adopción de esta política.

4.2.4 Banco de Datos de Ruido de Aeronaves y Emisión de Motores

La DGAC de Francia está desarrollando un nuevo banco de datos de certificación de aeronaves en cuanto al ruido, que sea de uso más fácil que el actual; el mismo deberá ser puesto a disposición en el portal de la OACI. El banco de datos de la OACI sobre emisiones fue reasignado de la empresa Qinetics para la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido.

4.2.5 Mejoras en el portal del CAEP

El Grupo de Dirección fue informado acerca del Foro de la OACI destinado al desarrollo de un nuevo portal del CAEP que responda a todas sus necesidades con niveles de seguridad y acceso adecuados para este propósito. Adicionalmente, el Grupo de Dirección tomó conocimiento del sistema “Knowledge Services Network” (KSN) que tiene un propósito semejante y se encuentra actualmente en uso por el Grupo de Trabajo 1 (GT1).

4.2.6 Cronograma del CAEP

Un cronograma general de actividades fue presentado para apreciación por parte de miembros y observadores. El objetivo de este calendario es el de posibilitar a los Grupos de Trabajo organizar mejor las agendas de las reuniones dirigidas a culminar los trabajos necesarios previos al CAEP/7.

4.2.7 Instrucciones del Consejo acerca de tarifas por emisiones

Con relación a la Recomendación 2/1 del CAEP/6 que trata acerca de la solicitud del CAEP para que el Consejo de la OACI proporcione orientación acerca de la cuestión de tarifas aplicadas por emisiones, la Secretaria informó que el asunto fue llevado al Consejo; sin embargo, no se estableció ninguna instrucción específica. Más aún, se informó que el asunto deberá ser objeto de análisis durante la próxima Sesión del Consejo (C/173).

5. CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA GRUPO DE APOYO SOBRE PRONÓSTICO Y ANÁLISIS ECONÓMICO (FESG)

5.1 Documentos relativos a la Cuestión 3 de la Agenda

- a) WP/4 Relatorio del Avance del FESG – Relator del FESG
- b) IP/2 Previsión de Tráfico y Flota – FESG

5.2 Discusión

El relator del FESG presentó el relatorio sobre el progreso de las actividades que fueron realizadas a a partir del CAEP/6; asimismo, destacó algunos temas que necesitan orientación por parte del Grupo de Dirección, para posibilitar su desarrollo hasta el CAEP/7. Los principales asuntos destacados fueron los siguientes:

5.2.1 Revisión del Modelo STRATUS

El Relator del FESG informó que las actividades relacionadas con el modelo STRATUS se encuentran temporalmente paralizadas. El motivo de esta paralización se debe al hecho de que dicho modelo es utilizado para evaluar los impactos de las tarifas y del comercio de emisiones, dos temas sobre los cuales, hasta la presente reunión, no existe consenso en el ámbito del CAEP.

5.2.2 Banco de datos del UNFCCC (Convenio Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático)

La tarea de revisión del banco de datos de combustible del UNFCCC fue realizada por la Secretaría del CAEP, con ayuda de especialistas del CAEP (incluyendo el FESG y el Grupo de Trabajo 3). El Grupo de Dirección concordó con la sugerencia del FESG: de que esta actividad sea realizada de la misma forma en el futuro.

5.2.3 Modelo SAGE

En la actualidad, el Modelo SAGE no presenta herramientas para realizar análisis económicos. Cabe resaltar que la FAA está desarrollando un sistema denominado “*Aviation Environmental Portfolio Management Toll*” (APMT) para evaluar efectos económicos. El Grupo de Dirección concordó con la sugerencia del FESG de iniciar las tareas relacionadas a los aspectos económicos con el modelo SAGE en cuanto las herramientas adecuadas estén disponibles.

5.2.4 Pronóstico de Tráfico y Flota

Una de las tareas designadas al FESG fue la actualización del pronóstico de tráfico y flota que sirva de base para los estudios del CAEP. A su vez, el FESG estableció un grupo de tarea especialmente para la realización de este trabajo, por medio del cual se llegó a la conclusión de que no existe necesidad de actualizar los pronósticos presentados en el CAEP/6.

El Grupo de Dirección solicitó al FESE que realice un monitoreo continuo de los cambios en el tráfico de la flota.

5.2.5 Reflejo de la A35/5 en los trabajos del FESG

La Resolución de la Asamblea A35/5 apunta hacia tres nuevas tareas que deberán ser desarrolladas por el FESE hasta el CAEP/7; a saber:

- a) Estudios para la efectividad de tarifas relacionadas a las emisiones en la calidad del aire local;
- b) Análisis económico para tarifas relacionadas a los gases de efecto invernadero; y
- c) Estudios acerca del comercio de emisiones.

El Grupo de dirección decidió aguardar por las decisiones sobre estos asuntos hasta la discusión sobre las medidas basadas en el mercado (Cuestión 7 del Orden del Día).

También con relación a las implicancias de la Resolución A35/5 que requiere se efectúe evaluaciones del impacto del ruido y las emisiones, el FESG deberá proporcionar los datos más actualizados, en la medida

de los posible, para el desarrollo de las actividades relacionadas con esta Resolución, principalmente en las áreas de modelos (MAGENTA, AERO2K y SAGE).

6. CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA RUIDO – CUESTIONES TÉCNICAS – GRUPO DE TRABAJO 1 – GT1

6.1 Documentos relativos a la Cuestión 4 del Orden del Día

- a) WP/6 Relatorio de Actividades del GT1 – Relator del GT1
- b) IP/5 Aceptabilidad de Aeronaves Supersónicas – Estados Unidos
- c) IP/6 Nuevo portal seguro del CAEP – Secretaria del CAEP

6.2 Discusión

El relator del Grupo de Trabajo 1 (GT1) – Ruido – Cuestiones Técnicas presentó el relatorio del desarrollo de las actividades (WP/6) ocurridas desde el CAEP/6. Durante la presentación, informó acerca de las taras que están siendo desarrolladas por varios subgrupos y señaló la necesidad de introducir algunos otros tema en el programa de trabajo del GT1, de la manera siguiente:

Grupo de Trabajo de Rotorcraft – incluyendo la siguiente tarea:

- ☐ Investigar acerca de la necesidad de directrices acerca de los requisitos de certificación para la operación de helicópteros Categoría A.

Cuestiones técnicas – incluyendo lo siguiente:

- ☐ Estudiar la necesidad de establecer una directriz acerca de la pérdida de material acústico que está contenida en muchos manuales de reparación estructural de aeronaves;
- ☐ Investigar acerca del tema de la aplicación, para fines de certificación, de incrementos a las velocidades referenciales V2, en función de la masa de decolaje; y
- ☐ Desarrollar directrices acerca de métodos de medición para demostrar cambios acústicos en las aeronaves.

Dentro de este alcance, el Grupo de Dirección aprobó la sugerencia del representante del Japón para incluir un nuevo asunto en el programa de trabajo del Grupo Rotorcraft, tal como se indica a continuación:

- ☐ Examinar los requisitos de certificación para modificaciones de helicópteros con el uso de dispositivos externos.

El Grupo de Dirección aprobó las inclusiones propuestas y solicitó a los relatores de los GT1, GT2, GT3 y FESG que desarrollen un formato común para todas las tareas identificadas. Más aún, el Grupo de Dirección solicitó al GT1 estudios acerca de los efectos del estampido sónico en las poblaciones, incluyendo diferencias regionales.

El relator informó al Grupo de Dirección acerca de la realización del Seminario de Certificación de Ruido, llevado a cabo los días 20 y 21 de octubre de 2004, en Montreal, en el cual participaron más de 70 especialistas de varios países. También informó que se encuentra en uso, dentro del GT1, el “*Knowledge Services Network*” (KSN), sistema muy similar al sistema “*Forum*” que la OACI está desarrollando.

7. CUESTIÓN 5 DEL ORDEN DEL DÍA OPERACIONES – GRUPO DE TRABAJO 2 – GT2

7.1 Documentos relativos a las Cuestión 5 del Orden del Día

- a) WP/5 Coordinación Intergrupar del CAEP – Relator del GT2
- b) WP/7 Asociación para la Reducción del Ruido y Emisiones – Canadá/Estados Unidos
- c) WP/10 Relatorio del Grupo de Trabajo 2 – Operaciones – Relator del GT2
- d) WP/11 Requisitos para Modelo y Análisis para el CAEP/7 – Relator del GT2
- e) WP/12 Mejoramiento del Enfoque Equilibrado para la Gestión del Ruido de Aeronaves – Australia
- f) IP/4 Estado de la Comparación entre los Modelos SAGE y AERO2K para el Inventario de Emisiones de la Aviación – Estados Unidos
- g) IP/7 Avance en el Desarrollo de Herramientas para la Evaluación de Interdependencias entre Impactos Ambientales – Estados Unidos
- h) IP/9 Programa Voluntario de Emisiones Bajas en Aeropuertos (VALE) – Estados Unidos
- i) IP/11 Reducción del Ruido Aeronáutica para las Comunidades puede significar aumento del ruido en la cabina – Federación Rusa
- j) IP/13 Inventario de Emisiones de la Aviación – Comisión Europea.

7.2 Discusión

El Relator del nuevo Grupo de Trabajo 2 (GT2) presentó el relatorio de actividades desarrolladas desde el CAEP/6 y describió la estructura de este GT con la respectiva distribución de tareas y resultados que se esperan para el CAEP/7.

Este nuevo GT2, conforme se definió en el CAEP/6, fue encargado con las tareas relativas a los anteriores GT2 (Cuestiones Operacionales Relacionadas al Ruido Aeronáutico) y al GT4 (Cuestiones Operacionales Relacionadas a Emisiones). Los asuntos tratados dentro de este punto del orden del día fueron abordados de la siguiente manera:

7.2.1 Asuntos administrativos – cambio de relatores

El primer asunto presentado para deliberación del Grupo de Dirección fue el cambio de los dos relatores actuales, i.e. Alfredo Iglesias, de España y Gary O'Toole, de los Estados Unidos, que fueron substituidos por Dominique Gardin, de Francia y por Alec Simpson, de Canadá. También fue incluida, dentro de este asunto, la nominación de Elizabeth Andrade, de Brasil, para asesorar a los Relatores del Grupo de Tarea 1 – Planeamiento y Gestión del Uso de Terreno, así como de Ted McDonald, de Canadá, para el Grupo de Tarea 2 – Modelos.

7.2.2 Programa de trabajo

El Relator del GT2 presentó, para apreciación de miembros y observadores, el WP/10 que contenía el programa de trabajo detallado de las cuestiones operacionales relacionadas al ruido aeronáutico y emisiones. El Relator informó que todavía podrán presentarse pequeños cambios en este programa, en función de la naturaleza y complejidad de las materias que están bajo la responsabilidad de este GT. El Grupo de Dirección aprobó el referido programa y solicitó al GT2 que lo colocase en el mismo formato presentado por el GT1.

El Grupo de Dirección aprobó aumentar el término “y gestión” en el título del Grupo de Tarea que trata acerca de aspectos operacionales de aeropuertos y de utilización de los terrenos. Por lo tanto, el grupo pasa a llamarse “Planificación y Gestión de Aeropuertos y Utilización de los Terrenos”.

En cuanto a la tarea relacionada con la expansión urbana inapropiada en las áreas cercanas a los aeropuertos, en vista de las dificultades en la obtención de informaciones de los Estados Contratantes, se sugirió que se debería estudiar formas alternativas de obtener dichos datos, así como analizar los censos demográficos y fotos satelitales.

Con relación a la actualización del Enfoque Equilibrado, se solicitó evaluar los efectos de las restricciones nocturnas que se aplican en algunas partes del mundo, las que traen consecuencias negativas para varios países, atendiendo el documento A35-WP/172 presentado por la delegación de India durante la 35 Asamblea de la OACI.

7.2.3 Cuestiones operacionales relacionadas al ruido aeronáutico

El Relator del GT2 presentó las principales cuestiones operacionales relacionadas al ruido de aeronaves, tal como se mencionan a continuación:

7.2.3.1 Enmiendas a la tarea relativa a los PANS OPS

El Grupo de Dirección concordó con las acciones propuestas por el GT2, las que incluyen incorporar en la tarea de revisión de los PANS OPS (procedimientos operacionales para mitigar el ruido) los temas relativos a las emisiones. El GT2 quedó encargado de enviar una solicitud a la Secretaría al respecto.

7.2.3.2 Temas acerca de las poblaciones

El miembro australiano presentó el WP/12 que trata acerca del mejoramiento de la política de Enfoque Equilibrado para la Gestión del Ruido, con la inclusión de temas acerca de poblaciones dentro de esta política. Las sugerencias presentadas en este WP/12 fueron aceptadas por el GT2, debiendo la delegación de Australia presentar al especialista que condujo los estudios señalados.

7.2.3.3 Presentación de la Federación Rusa

V. S. Baklanov presentó el IP/11 que trata acerca de la tendencia hacia el aumento de vibraciones y, en consecuencia, de niveles de ruido dentro de las cabinas de aeronaves, ocasionado por las nuevas tecnologías que tienen como objetivo reducir el impacto del ruido en las comunidades residentes en las áreas cercanas a los aeropuertos. Durante esta presentación, el representante ruso mostró los trabajos e investigaciones relacionadas con los efectos negativos a la salud de los tripulantes expuestos a vibraciones de baja frecuencia (por debajo de los 31 Hz), en el interior de las aeronaves, tales como cambios patológicos en el corazón, pulmón y articulaciones.

7.2.4 Asuntos Operacionales Relacionados a las Emisiones

A continuación, se presentan las principales cuestiones operacionales relacionadas con las emisiones.

7.2.4.1 Presentación del Modelo AERO2K

Atendiendo una invitación del CAEP, Chris Evers de la QinetiQ efectuó una presentación del Modelo AERO2K, abordando principalmente los datos de entrada necesarios, los procesos utilizados en el modelo

y los resultados que pueden ser obtenidos. Según lo demostrado, los estimados de las emisiones de CO₂ y NO_x producidas por AERO2K coinciden con los otros modelos. Sin embargo, tal como fuera resaltado, este modelo no posee herramientas para evaluar ni los impactos económicos ni la interdependencia entre emisiones.

7.2.4.2 Análisis y cuantificación de emisiones generadas por los aeropuertos

Una de las tareas señaladas por el CAEP fue el desarrollo de directrices para analizar y cuantificar las emisiones generadas por las operaciones de aeropuertos. Brasil enfatizó la necesidad de evaluar todas las fuentes generadoras de contaminación que afectan la calidad del aire local de los aeropuertos lo que incluye la producida por el tráfico de entrada y de otras fuentes, tales como industrias situadas a su alrededor. Algunos miembros resaltaron las dificultades de obtención de estos datos. Mientras tanto, tuvieron que acatar la posición de Brasil, ya que la misma se encontraba respaldada por la Resolución A35/5 que considera también las fuentes de emisiones relacionadas a la calidad del aire local, englobando, por lo tanto, las fuentes no sólo referentes a las emisiones de NO_x (óxidos de nitrógeno).

7.2.4.3 Desarrollo de herramientas para evaluar las interdependencias

El miembro de los Estados Unidos presentó el WP/7 que trata acerca del progreso en el desarrollo de herramientas para evaluar la interdependencia de impactos ambientales. El objetivo principal es proporcionar al CAEP la capacidad de evaluar las interrelaciones entre las diversas emisiones y entre emisiones y el ruido, incluyendo los costos involucrados para los diferentes escenarios propuestos. Durante su presentación, solicitó la colaboración de los demás miembros en el sentido de compartir informaciones y modelos para asistir al CAEP en esta tarea.

7.2.4.4 Requisitos para muestreo y análisis

El Relator del GT2 presentó el WP/11, resaltando que gran parte de las actividades que necesitan ser desarrolladas para el CAEP/7 depende de modelos capaces de evaluar las interdependencias entre emisiones y ruido. Más aún, enfatizó que las respuestas necesarias para el desarrollo de la política de la OACI son más complejas que las presentadas para el CAEP/5 y CAEP/6. El Relator informó que espera entregar, durante el CAEP/7, un relatorio sobre los modelos para la realización de esta tarea. Para finalizar, el Grupo de Dirección apuntó hacia la necesidad de que los Estados Contratantes desarrollen investigaciones para auxiliar el trabajo del GT2.

7.2.4.4.1 Estado comparativo entre los modelos AERO2K y SAGE de inventario de emisiones de la aviación

El miembro de los Estados Unidos presentó el IP/4 que trata sobre el trabajo de comparación entre los modelos SAGE y AERO2K para el cálculo de consumo de combustible y emisiones. En esta presentación, se informó al Grupo de Dirección que, hasta la fecha, no se ha podido obtener ninguna conclusión.

7.2.4.4.2 Sociedad para la Reducción del Ruido y Emisiones en el Transporte Aéreo (*Partnership for air transportation noise and emissions reduction - PARTNER*)

El miembro de los Estados Unidos presentó un resumen de las actividades desarrolladas por el Centro de Excelencia PARTNER. Este Centro, patrocinado por Canadá y Estados Unidos, tiene como objetivo desarrollar el conocimiento científico para la producción de aeronaves más silenciosas y con menos emisiones.

7.2.4.5 Programa Voluntario sobre Emisiones Bajas en los Aeropuertos (VALE)

El miembro de los Estados Unidos hizo una presentación del programa VALE, cuyo objetivo es la reducción de emisiones para mejorar la calidad del aire local. Este programa, encuadrado dentro de la filosofía de medidas voluntarias, ofrece incentivos y oportunidades de financiamiento para los sectores involucrados con la operación de aeropuertos en la reducción de emisiones.

7.2.5 Coordinación intergrupala en el CAEP

El Relator del GT2 presentó el WP/5 el cual fue elaborado junto con los GT1, GT3 y FESG. El objetivo de este documento fue ofrecer al Grupo de Dirección un panorama general de las interrelaciones y facilitar la gestión de los grupos en el desarrollo de las tareas que necesitan del trabajo en conjunto de varios GTs. Se sugirió que todos los resúmenes de reuniones realizadas con este objetivo fuesen colocados en el portal del CAEP para conocimiento de los miembros y observadores.

Luego de la discusión sobre el asunto, el Grupo de Dirección solicitó a los relatores de los GTs que elaborasen un documento para ser presentado durante la Cuestión 8 del Orden del Día.

8. CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA EMISIONES – CUESTIONES TÉCNICAS – GRUPO DE TRABAJO 3 – GT3

8.1 Documentos relativos a las Cuestión 6 del Orden del Día

- a) WP/8 Relatorio del GT3 – Relator del GT3
- b) WP/9 Puntos Focales de Investigación Científica (RFP) y Cuestiones Iniciales – Relator del GT3
- c) IP/14 Presentación del GT3 – Emisiones y Cuestiones Técnicas por el Relator del GT3
- d) IP/15 Presentación acerca de “IPCC y UNFCCC en la contribución de la aviación” – FAA, FOCA, Suiza, QinetiQ, Boeing, NASA y Secretaría OACI

8.2 Discusión

El Relator del GT3 presentó el relatorio del progreso alcanzado desde el CAEP/6. Describió las actividades desarrolladas por los tres subgrupos del GT3; i.e. Subgrupo de Certificación, Subgrupo de Metodologías Alternativas de Emisión y Subgrupo de Metas a Largo Plazo; también identificó los productos que serán entregados en el CAEP/7.

El Grupo de Dirección tomó conocimiento de los progresos realizados por el GT3 en las tareas asignadas por el CAEP/6, y decidió no incluir ningún punto del programa de trabajo. Mientras tanto, se resaltó la necesidad de un trabajo conjunto con otros GTs para tratar el tema sobre aeronaves supersónicas. El Grupo de Dirección concordó con la sugerencia del GT3 de asignar al GT2 el tema acerca del programa de trabajo E1 (CAEP/6) que trata sobre la evaluación relacionada con la evaluación de la contribución de emisiones totales.

Adicionalmente, se verificó que el asunto 9 (CAEP/6) que aborda la metodología para la caracterización del consumo de combustible ya está siendo desarrollado por el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC).

Durante la reunión, se reiteró la necesidad de evaluar las interdependencias entre las diversas emisiones y entre ruido y emisiones. El Grupo de Dirección acordó que esta actividad no debe quedar sólo bajo la

responsabilidad del GT3, sino más bien, de todos los grupos involucrados. Por este motivo, solicitó a todos los Relatores que inicien la planificación para su posterior relato al Grupo de Dirección.

9. CUESTIÓN 9 DEL ORDEN DEL DÍA MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO

9.1 Documentos relacionados a la Cuestión 9 del Orden del Día

- a) WP/3 Relatorio del FESE (Secretaria del CAEP)
- b) WP/13 Gases de Efecto Invernadero (Canadá)
- c) WP/15 Comercio de Emisiones de la Aviación – Comentario de la IATA acerca del Relatorio de la Empresa *ICF Consulting and Perspectives*
- d) IP/10 El esquema de la Unión Europea para el comercio de emisiones de gases de efecto invernadero (Secretaria del CAEP)

9.2 Discusión

En el CAEP, el estudio de las medidas basadas en el mercado para limitar o reducir emisiones está siendo desarrollado a través de tres áreas de trabajo: tarifas relacionadas a emisiones, comercio de emisiones y medidas voluntarias.

Con relación a las medidas voluntarias, se elaboró un modelo de acuerdo – Memorando de Entendimiento, a ser utilizado por Estados y Partes interesadas en concluir dicho acuerdo y orientación acerca del asunto, habiendo sido este material aprobado en la reunión del CAEP/6. Este modelo se encuentra actualmente disponible en el portal de la OACI para divulgación entre los Estados y organizaciones interesados.

Los otros dos asuntos relacionados con este tema de la agenda, i.e. el comercio de emisiones y tarifas relacionadas a las emisiones, fueron tratados durante la reunión.

9.2.1 Comercio de emisiones

La empresa *ICF Consulting*, contratada con miras a desarrollar propuestas para un sistema abierto de comercio de emisiones relativo a emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) producida por la aviación internacional, presentó el relatorio final del trabajo realizado.

En este estudio, se identificaron tres alternativas posibles para el tratamiento de las emisiones GHG del sector de la aviación internacional:

- Alternativa # 1: “Comercio Integrado” – un sistema de comercio de emisiones en el contexto de la UNFCCC y en el Protocolo de Kyoto. En este enfoque, las emisiones de la aviación internacional serían directamente incorporadas en el esquema de límite-y-comercio (cap-and-trade) establecido por los Estados bajo el Protocolo de Kyoto, probablemente bajo la orientación de la OACI. Las emisiones de la aviación son asignadas a las Partes y la aviación internacional es absorbida en los sistemas domésticos de control.
- Alternativa # 2: “Nuevo instrumento” – un sistema específico de aviación basado en un nuevo instrumento legal bajo los auspicios de la OACI. En este enfoque, la OACI autorizaría negociaciones sobre la creación de una nueva entidad jurídica que iría a establecer las reglas para un comercio de aviación internacional. Los Estados y

observadores interesados participarían en estas negociaciones y decidirían si participarían como Parte en un acuerdo eventual.

- Alternativa # 3: “Sistema Voluntario” – un sistema de comercio de emisiones enteramente asistido por la OACI. En este enfoque, la OACI facilitaría la discusión entre los Estados y observadores interesados en la creación de un régimen voluntario de comercio de emisiones. Cuestiones específicas de proyecto y el papel apropiado de la OACI serían tratados en el curso de estas discusiones.

Se presentó las ventajas y desventajas de cada camino, así como los criterios, incluyendo los beneficios ambientales, aspectos administrativos, involucramiento de la OACI, intereses de la aviación internacional, facilidad de implantación, etc. Se destacó que, pese a que el enfoque del estudio es sobre el CO₂, la empresa consultora había sido instruida para que también considerara otros gases.

Luego de la presentación, se continuó con una larga discusión sobre el asunto. Se plantearon muchas cuestiones con relación a la obtención de la base de datos de emisiones, así como el comercio de emisiones entre el sector de la aviación y otros sectores y las implicancias de la ratificación del Protocolo de Kyoto en las alternativas analizadas.

Brasil defendió con fuerza la alternativa # 1, basada en el Protocolo de Kyoto, ratificado por el Gobierno Brasileño y que exime a los países en vías de desarrollo de cualesquiera obligaciones para limitar o reducir emisiones. Más aún, se resaltó la importancia del monitoreo de este contexto y el hecho de que la mayoría de los países en vías de desarrollo apoyaría esta alternativa # 1.

También se presentó el WP/15, elaborado por la IATA, que contenía comentarios acerca del relatorio de la empresa *ICF Consulting*. En este documento, la IATA afirma que apoyará la continuidad de los estudios con relación a alternativas de comercio de emisiones, toda vez que este tipo de comercio podría ofrecer una solución adecuada a largo plazo; particularmente, cuando comparada con la aplicación de tasas y tarifas.

Más aún, el instrumento sugiere que se retome para análisis la alternativa # 2: Nuevo instrumento, ya que se trata de un enfoque adecuado al mandato de la OACI bajo el Protocolo de Kyoto y la Convención de Chicago. También se resaltó que en la época en que fue descartada esta alternativa, durante el CAEP/6, el Comité todavía no tenía el relatorio final de la ICF, lo que tornaría esta decisión prematura.

Durante la discusión, se sugirió escoger una alternativa y estudiarla mejor. Mientras tanto, varios miembros del CAEP defendieron el seguimiento de los análisis de las dos alternativas acordadas en el CAEP/6, ya que éstas habían sido seleccionadas por el CAEP y endosadas por el Consejo y por la Asamblea. Se enfatizó que la Resolución A35-5 era mucho más clara en cuanto a trabajo futuros con relación a las dos alternativas en cuestión y que la OACI debe dar continuidad a los estudios debido a su involucramiento con la UNFCCC y el IPCC. Tales estudios tiene que proveer una cuantificación de las emisiones, una clara base de datos, monitoreo, aceptación en términos de gobierno y un proceso de revisión. En este contexto, el CAEP tiene un papel importante y se torna necesario definir un grupo especial para desarrollar tales estudios.

Luego de una larga discusión, se acordó que establecería una Task Force y definidos los términos de referencia de este grupo, que sería responsable por coleccionar información más actualizada acerca de las dos alternativas en cuestión. Brasil informó que nombraría un especialista para participar en el grupo. Entonces, quedó definido que el grupo sería presidido por Kalle Keldusid (Suecia) y por un representante de la IATA y formado por los siguientes participantes de Estados/Organizaciones: Australia, Brasil,

Alemania, India, Japón, Países Bajos, Noruega, Estados Unidos, Reino Unido y observadores de la Comunidad Europea, ICSA, UNFCCC y la Secretaría del CAEP.

Asimismo, se acordó que, durante la reunión, y en virtud de que este asunto es nuevo y de naturaleza compleja, existe un problema de divulgación de la información. Muchos Estados no tienen acceso a informaciones adecuadas acerca del tema del comercio de emisiones; incluso, el Consejo de la OACI precisaría estar mejor informado. Por lo tanto, es preciso difundir estas informaciones, lo que sería conveniente para la aviación.

9.2.2 Tarifas relacionadas a las emisiones

La discusión sobre este tema tuvo como base el WP/13, presentado por el representante de Canadá, quien propone una forma de dar continuidad al tratamiento de los temas pendientes relacionados con la aplicación de tarifas de emisión de gases de efectos invernadero. Estos temas fueron discutidos en el CAEP/6, ocasión durante la cual no fue posible llegar a un consenso debido a la gran variedad de posiciones sobre el asunto.

El documento resalta que, por motivos de eficiencia, no se debe continuar los estudios referentes a mecanismos de cobro de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) antes de responder a las cuestiones pendientes. Por lo tanto, para viabilizar la continuidad de los trabajos, sugiere la creación de un grupo con la finalidad de esclarecer las siguientes cuestiones:

- ✓ Demostrar los beneficios ambientales de las tarifas;
- ✓ describir el mecanismo para recolectar las tarifas;
- ✓ describir cómo las tarifas recolectadas serían aplicadas en la obtención de beneficios ambientales; y
- ✓ abordar todas las cuestiones pendientes relativas a este asunto.

La necesidad de formar un grupo para responder las cuestiones anteriormente mencionadas fue bastante discutida entre los presentes, siendo que este grupo debería contar con la participación de Partes, como Brasil, y de interesados importantes, como la IATA, y que tendría que recolectar toda la información necesaria sobre las cuestiones pendientes a ser presentada en la próxima reunión del Grupo de Dirección.

Finalmente, luego de mucha discusión, se acordó que este grupo de tarifas de emisiones sería formado por los siguientes representantes:

América del Norte (Estados Unidos), Europa (Países Bajos), América Latina (Brasil), Medio Oriente (Egipto), África (Egipto), Asia (India), IATA y una ONG (Organización No-Gubernamental).

También, se acordó que sería interesante tener un grupo con menor número de representantes responsables por la formulación de preguntas relacionadas a las cuestiones pendientes, a ser encaminadas por la Secretaría del CAEP al Consejo. Así, el grupo más grande que comprende las diversas regiones del mundo desarrollaría los estudios basados en las decisiones e instrucciones del Consejo. El grupo más pequeño estaría compuesto por representantes de los siguientes países: Brasil, Estados Unidos, Países Bajos y Japón. La Secretaría del UNFCCC hizo una presentación titulada “Emisiones de la aviación bajo el Convenio y el Protocolo de Kyoto”, conteniendo información acerca de cómo la aviación era considerada en estos instrumentos jurídicos. Se resaltó la cooperación entre la OACI y la UNFCCC. La OACI presentó los datos iniciales de emisiones de la aviación para comparación con los datos de inventarios durante su 20ava Sesión del Organismo de Apoyo Científico y Tecnológico – SBSTA/20. Se informó que se esperaba que los datos finales estuviesen listos antes de mayo de 2005. Más aún, se

comunicó que la Federación Rusa había ratificado el Protocolo, que entraría en vigencia el 16 de febrero de 2005 y que estaba previsto tratar el tema de asignación de emisiones durante la SBSTA/22 en mayo de 2005.

10. CUESTIÓN 8 DEL ORDEN DEL DÍA MÉTODOS DE TRABAJO

10.1 Documentos relativos a la Cuestión 8 del Orden del Día

- a) WP/9 Puntos Focales de Investigación (RFP) y Asuntos Iniciales – Relator del GT3
- b) WP/14 Desarrollo de un enfoque más efectivo en la obtención de una base científica para el proceso del CAEP – Miembros del CAEP: Brasil, Japón, Reino Unido y Estados Unidos
- c) Flimsy 3
- d) Flimsy 4

10.2 Discusión

En esta cuestión del Orden del Día que versa acerca de la organización del CAEP, se trataron los siguientes asuntos:

10.2.1 Coordinación entre los Grupos de Trabajo

Los Relatores de los GTs presentaron el Flimsy 3, donde se identifican las tareas principales que requieren coordinación entre los varios Grupos de Trabajo. Estos Relatores informaron que la presentación se trató acerca de una tentativa inicial para el enfoque del problema y que deberán trabajar en el desarrollo de un plan más detallado.

El Grupo de Dirección acogió la propuesta inicial de los Relatores y espera la presentación de los nuevos planes en su próxima reunión del Grupo de Dirección.

10.2.2 FESG

El siguiente tema tratado dentro de esta agenda se refirió a las tareas que el FESG debe realizar en el área de tarifas relacionadas a las emisiones. El Grupo de Dirección concordó que el FESG debe estudiar las tarifas aplicadas a las emisiones para limitar o reducir los problemas de calidad del aire local, a menos que el Consejo de la OACI se oponga a esa propuesta. El *Task Force* en Tarifas de Emisiones, en función de la decisión del Consejo, debe comunicar al FESE cualquier necesidad de asistencia. Dentro de este mismo marco, el *Task Force* en Comercio de Emisiones también debe efectuar el mismo tipo de comunicación con el FESE de apoyo.

10.2.3 PUNTO FOCAL DE INVESTIGACIÓN (RFP)

Los Puntos Focales de Investigación (RFPs) son herramientas sumamente importantes para proporcionar subsidios científicos actualizados para el desarrollo de trabajo en el CAEP. Las sugerencias presentadas en el Flimsy 4 y aprobadas por el Grupo de Dirección, establecen el siguiente proceso de poner a disposición del CAEP el conocimiento científico:

- a) Cada GT debe identificar claramente las áreas donde es necesario el conocimiento científico para desarrollar las actividades para el CAEP/7.

- b) Cada GT y el FESG deben recomendar los términos de referencia para el Grupo de Dirección de las áreas identificadas.
- c) Los términos de referencia deberán ser evaluados y aprobados por el Grupo de Dirección.
- d) En los casos donde la Asamblea requiere acción en áreas que necesitan información científica, el Secretario del CAEP trabajará con los GTs y con el FESG para elaborar un término de referencia, el cual también deberá ser aprobado por el Grupo de Dirección.

Reconociendo la necesidad potencial de múltiples RFPs para atender la amplia gama de actividades, el Grupo de Dirección aprobó el siguiente procedimiento:

- a) La Secretaría del CAEP consultará a los Relatores de los GTs para establecer prioridades;
- b) La Secretaría requerirá de los miembros del CAEP que se nombren RFPs apropiados;
- c) Los miembros del CAEP nombrarán los RFPs; y
- d) La Secretaría del CAEP suministrará la lista de nominados para el Grupo de Dirección.

Para finalizar este tema, el Grupo de Dirección concordó en revisar este documento durante el CAEP/7.

10.2.4 Metas ambientales del CAEP

Otro tema tratado dentro de esta cuestión del orden del día fue el de las metas ambientales de la OACI y la necesidad del Grupo de Tarea en Métodos de Trabajo del CAEP de revisar los términos de referencia de este Comité para analizar estas metas. Luego de la discusión, se decidió que este asunto volvería a ser objeto de estudio durante la próxima reunión del Grupo de Dirección; acordándose, asimismo, que el Grupo de Tarea en cuestión deberá preparar el material para su apreciación por parte de los miembros y observadores.

10.2.5 Portal del CAEP

El Grupo de Dirección no presentó ninguna propuesta específica con relación al nuevo portal del CAEP. La Secretaría del CAEP informó que deberá completar el cambio del sistema actual al nuevo foro a mediados de 2005. La Secretaría del CAEP solicitó que se enviaran, hasta fines del presente año, sugerencias para mejorar el portal.

11. CUESTIÓN 9 DEL ORDEN DEL DÍA OTROS ASUNTOS Y CUESTIÓN 10 DEL ORDEN DEL DÍA – TRABAJOS FUTUROS

11.1 Documentos relativos a las Cuestiones 9 y 10 del Orden del Día

- a) IP/2 Desarrollos desde el CAEP/6 – Secretaria del CAEP
- b) IP/3 Trabajos futuros – Secretaria del CAEP

11.2 Discusión

El último tema tratado durante la reunión del Grupo de Dirección fue el cronograma. La Secretaria del CAEP informó que el Consejo de la OACI sugiere que la mayor parte de las reuniones de trabajo sea realizada en Montreal. En caso alguna reunión sea convocada para realizarse en otro local, lo que ocurrirá solamente en el caso de que exista razones de orden técnica, las cuestiones relativas a la seguridad y la facilidad de obtención de visas deberán ser tomadas en cuenta; mientras tanto, algunos miembros europeos enfatizaron la necesidad de mantener el equilibrio y la optimización de recursos por medio de una reunión a ser realizada, de preferencia, en Europa.

Para poder completar el cronograma de las próximas reuniones de los GTs, los Relatores deberán, en función de la orientación del Consejo de la OACI, proporcionar a la Secretaria del CAEP todas las fechas y sedes con la mayor brevedad posible, para su posterior divulgación en el portal del CAEP.

Las próximas reuniones del Grupo de Dirección han sido programadas para setiembre de 2005 y junio de 2006. El CAEP/7 está programado para enero/febrero de 2007, en Montreal, Canadá.