

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-NE/28
21/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

Cuestión 2 del
Orden del Día: **Gestión aeroportuaria y medio ambiente**

Cuestión 2.1 del
Orden del Día: **Política regional de medio ambiente**

(Nota de estudio presentada por México – Punto Focal “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”)

**RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS SOBRE RUIDO Y EMISIONES DE LOS MOTORES EN
LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC**

Introducción

1. Se recordará que como parte de las tareas preparatorias para desarrollar documentos de política sobre medio ambiente y la aviación, la CLAC decidió remitir a sus Estados miembros cuestionarios sobre ruido y emisiones con la finalidad de preparar un diagnóstico sobre la consideración de estos dos importantes aspectos en los Estados de la CLAC.
2. En su oportunidad México como punto focal elaboró dos cuestionarios a este respecto, los cuales fueron circulados por la Secretaría, incluyendo algunos recordatorios, para obtener el mayor número de respuestas.
3. En ésta nota se presenta el resultado, análisis y conclusiones preliminares de tales encuestas para los Estados que hasta el momento han respondido.

A. CUESTIONARIO SOBRE RUIDO

4. Hasta el momento se dispone de las respuestas de trece Estados: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, México, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. (**Adjunto 1**).

5. El 70% de los países que respondieron (10 de 13) tienen reglamentación para tratar el ruido producido por las aeronaves y en todos los casos, excepto en uno, esa reglamentación se inspira o es equiparable con las disposiciones del Anexo 16. Dos Estados no tienen reglamentación y en otro está en desarrollo.

6. De los países que tienen reglamentación, el 70% (7 de 10) dispone de políticas relativas al ruido producido por las aeronaves. Tres Estados manifestaron tener reglamentación pero no políticas.

7. Sin embargo, solamente dos miden el ruido con fines de vigilancia y evalúan el ruido en los aeropuertos.

8. De los Estados que tienen reglamentación, el 60% (6 de 10) trata los problemas del ruido de las aeronaves bajo el concepto del enfoque equilibrado y busca alcanzar la máxima ventaja ambiental de la manera más económica posible. En el 70% de los casos (7 de 10), el enfoque al determinar los objetivos del ruido y medidas de alivio es flexible, consistente y transparente.

9. Cuatro Estados manifestaron tener un enfoque aeropuerto por aeropuerto y cinco indicaron el uso de criterios objetivos y medibles.

10. En el 60% (6 de 10) de los casos la autoridad realiza consultas con todos los participantes y en cinco de esos casos (50%) la autoridad realiza notificación oportuna y adecuada de Decisiones.

11. Hasta el momento cuando se ha detectado un problema de ruido, seis de los trece Estados aplican medidas: ningún Estado manifestó haber impuesto gravámenes; sin embargo, cuatro Estados han adoptado medidas de reducción del ruido en la fuente; dos mantienen medidas de planificación y administración del uso de suelo; seis han establecido procedimientos operacionales para la disminución del ruido y cinco han aplicado restricciones operacionales.

12. Cinco de los trece Estados manifestaron disponer de procedimientos para la resolución de conflictos.

13. Diez de los trece Estados disponen de aeronaves de su matrícula homologadas y de ellos, ocho Estados homologan aeronaves.

14. Doce de los trece Estados que respondieron disponen de normas o procedimientos de homologación acústica, pero sólo ocho de éstos tienen un sistema administrativo para la homologación de ruido.

Conclusiones

15. Teniendo en cuenta el número de respuestas, es posible asumir, en principio, que al menos la mitad de los Estados de la CLAC no disponen de una política y reglamentación apropiada para el tratamiento del ruido producido por la aviación civil.

16. Considerando los Estados que respondieron la encuesta, se puede observar que la reglamentación y el desarrollo de políticas relativas al ruido producido por las aeronaves sigue siendo una prioridad a ser atendida por los Estados miembros de la CLAC, en materia de protección del medio ambiente en el sector de la aviación.

17. Se infiere que los Estados que respondieron tratan de apegarse de una u otra manera a las disposiciones del Anexo 16 y por tanto cierto grado de homogeneidad de las reglamentaciones nacionales en la materia.

18. Se observa también, una mayor inclinación por el enfoque equilibrado y flexible, consistente y transparente.

19. Los aspectos en donde se observan mayores deficiencias son los relativos a: la medición del ruido con fines de vigilancia y la evaluación del ruido en los aeropuertos; el enfoque aeropuerto por aeropuerto; el uso de criterios objetivos y medibles; y los procedimientos formales para la resolución de conflictos.

20. Otra cuestión que se requiere fortalecer, la relativa a las consultas de la autoridad con todos los participantes y la notificación oportuna y adecuada de Decisiones.

21. Se destaca que cuando se ha detectado un problema de ruido, las principales medidas hasta ahora adoptadas han sido las modificaciones y restricciones operacionales para la mitigación del ruido.

22. La mayoría de los Estados que respondieron disponen de aeronaves de su matrícula homologadas, pero no todos homologan aeronaves.

23. Todos los Estados, excepto uno, disponen de normas o procedimientos de homologación acústica, pero sólo el 62% (8 de 13) tiene un sistema administrativo para la homologación de ruido.

B. CUESTIONARIO SOBRE EMISIONES

24. El cuestionario sobre actividades de carácter voluntario para reducir o mitigar los GEI de la aviación regional fue respondido por 13 Estados: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, México, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. (**Adjunto 2**)

25. De ellos, solamente tres (Chile, Cuba y Perú) disponen de actividades de carácter voluntario. Chile, un plan voluntario consistente en la utilización de rutas directas para ahorro de combustible y contaminación. Cuba, a manera de compromiso unilateral dispone de una estrategia ambiental enmarcada en la Ley del Medio Ambiente Nacional. Perú cuenta con un inventario de emisiones de GEI, con la finalidad de cumplir con el Protocolo de Kyoto, lo que parece responder más a la aviación doméstica conforme a los compromisos con dicho Protocolo.

26. En la actividad de Cuba y Perú participan la autoridad aeroportuaria y el gobierno. En el caso de Cuba, participa además la línea aérea y todas las empresas del sistema de aviación. En el caso de Chile y Perú participa el control de tránsito aéreo. En ningún caso participa la asociación de líneas aéreas, ni el fabricante ni la asociación de fabricantes.

27. Sólo en el caso de Cuba, las actividades de carácter voluntario van acompañadas de un acuerdo paralelo, constituido por los Objetivos de la Estrategia Ambiental.
28. Los GEI que forman parte de la actividad de carácter voluntario en los tres países es el Dióxido de carbono (CO₂). Cuba y Perú incluyen también los óxidos de nitrógeno (NO_x).
29. Cuba incluye además los Hidrofluorocarbonos (HFC), el Vapor de agua (H₂O) y sustancias halogenadas; mientras que Perú incluye el metano (CH₄) y el Óxido nitroso (N₂O).
30. En los tres países las actividades de carácter voluntario se extienden a los vuelos interiores e internacionales de pasajeros y de carga.
31. Para medir el efecto de la actividad de carácter voluntario, Cuba manifestó haber introducido tecnologías y un procedimiento específicos. Perú reportó el índice.
32. En cuanto al procedimiento para la adquisición de datos para calcular o describir el índice empleado para medir el efecto de la actividad voluntaria, En Chile se calcula la diferencia de NM del FPL con las voladas. Cuba no dispone de un procedimiento. En Perú se hicieron cálculos tomando el consumo de combustible reportado por las empresas aéreas y la Corporación Peruana de Aeropuertos.
33. Solo Cuba y Perú tienen establecida la meta para la actividad de carácter voluntario, claramente definida. En Perú esta meta consiste en actualizar el inventario de emisiones cada dos años.
34. Para alcanzar la meta o para reducir/mitigar los GEI, Cuba proporcionó una lista de medidas que incluyen la elaboración de una estrategia ambiental por parte de cada una de las empresas y aeropuertos del Sistema de Aviación Civil, incluyendo un plan para la modernización de la flota aérea y la introducción de normas de la serie ISO 14000. Perú, por su parte, ha elaborado un plan que involucra acciones como establecer en 2009 límites máximos permisibles para aeronaves.
35. Solo Chile y Perú examinan periódicamente el progreso de la actividad de carácter voluntario. Chile lo hace anualmente y Perú cada dos años. Solo en Perú el examen periódico toma en consideración la opinión de terceros mediante coordinaciones con el Consejo Nacional del Ambiente.
36. En ningún caso existe una obligación legislativa con respecto al alcance de la meta.
37. En Chile, la divulgación de la información relativa a la actividad de carácter voluntario solo se prevé respecto del efecto de la actividad. En Perú, siempre y cuando se solicite, se da a conocer al público tanto el nombre del participante en la actividad, como la meta, las medidas adoptadas o que ha de adoptar el participante, el resultado de cada examen periódico y el efecto de la actividad.
38. Al examinar el efecto de la actividad, en Chile se toma en consideración la opinión de los usuarios y en Perú la del Consejo Nacional del Ambiente, el cual debe aprobar las acciones que el sector propone.
39. En cuanto a la cantidad de emisiones de GEI por año, en peso de CO₂ equivalente, que la actividad redujo o mitigó, en Cuba aún no se ha trabajado en esto y en Perú aún no se ha establecido el valor, pero se está trabajando en ello.

40. De los Estados que respondieron no disponer de actividades de carácter voluntario, uno (Brasil) precisó que no tiene compromisos formales de reducción por tratarse de un país no miembro del Anexo I del Protocolo de Kyoto.

41. Guatemala anotó en términos generales, a la fecha, no contar con disposiciones GEI para mitigar los riesgos en materia de aviación civil.

42. México indicó que se tenía planeado para finales de 2009 establecer los mecanismos para que las líneas aéreas y propietarios de aeronaves se integren a este programa que esta preparando el Estado; asimismo, se han trabajado proyectos para el ahorro de combustible, entre otras actividades.

43. Venezuela puntualizó que no ha creado ningún acuerdo voluntario sobre esta materia; si bien, mantiene el compromiso de establecer mecanismos que contribuyan a la reducción de GEI. Asimismo, manifestó que estaba en elaboración la Regulación Aeronáutica Venezolana, con la finalidad de establecer los requisitos tecnológicos (motores de aeronaves) menos contaminantes y la purga de combustibles. En relación al impacto y evaluación de las emisiones generadas por las aeronaves como fuentes móviles, los límites de calidad del aire para las emisiones de monóxido de carbono, dióxido de carbono y óxidos de nitrógeno, están establecidos en las normas sobre calidad del aire y control de contaminación atmosférica publicada y vigente de conformidad con la Ley Orgánica del Ambiente.

Conclusiones

44. Las respuestas al cuestionario revelan la preocupación de algunos Estados para considerar medidas para mitigar/reducir los efectos de los gases de efecto de invernadero procedentes de la aviación, sin embargo, es notoria la necesidad de un mayor esfuerzo de promoción de las actividades voluntarias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en los países de la región.

45. Es evidente en la mayor parte de los Estados de la región la inexistencia de mecanismos voluntarios establecidos formalmente para la reducción/mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, lo cual hasta cierto punto es consistente con la situación que prevalece en el mundo en desarrollo sobre este aspecto y a la falta de orientaciones o por lo menos una difusión adecuada de las existentes por parte de la OACI.

46. Los resultados de la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, convocada por la OACI, así como los acuerdos que se alcancen en la COP 15 de la CMNUCC, podrían proporcionar mayores elementos para que los Estados miembros de la CLAC consideren el tratamiento integral de los GEI en sus sectores de la aviación civil.

47. Por el momento y para las actividades de carácter voluntario, la CLAC y sus Estados miembros podrán considerar como una herramienta útil los resultados del trabajo del Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC) de la OACI, en particular el Programa de Acción sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático, así como las recomendaciones y el informe del presidente de la GIACC/4.

Medidas propuestas al GEPEJTA

48. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota del análisis y conclusiones de los cuestionarios sobre ruido y emisiones, párrafos A y B de esta nota.

- b) Recomendar que el Grupo *ad hoc* examine con profundidad los cuestionarios y que teniendo en cuenta el contenido de esta nota, así como las guías y orientaciones de la OACI sobre ruido y emisiones, realice el análisis de brecha a fin de emitir recomendaciones iniciales encaminadas a desarrollar los documentos de política pertinentes y apropiados para la región.
- c) Que el grupo ad hoc al realizar su trabajo tenga en cuenta en la elaboración de sus recomendaciones la consideración de: las circunstancias específicas y las capacidades diferentes de cada Estado de la región; y las medidas que maximicen el costo beneficio en los Estados y su industria.
- d) Que el Grupo ad hoc presente un informe del progreso de su trabajo en la próxima reunión del GEPEJTA/24.

PREGUNTAS	ARGENTINA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	COSTA RICA	CUBA	ECUADOR	GUATEMALA	MEXICO	PERU	REPUBLICA DOMINICANA	URUGUAY	VENEZUELA
1. ¿Dispone de políticas relativas al ruido producido por las aeronaves?	NO	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	SI	NO	SI	NO
2. ¿Tiene reglamentación para tratar el ruido producido por las aeronaves?	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	NO
3. ¿La reglamentación se inspira o es equiparable con las disposiciones del Anexo 16?	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	N/A	SI	SI
4. ¿Se mide el ruido con fines de vigilancia?	NO	NO	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
5. ¿Se evalúa el ruido en los aeropuertos?	NO	SI	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	En algunos	NO	NO
6. ¿La reglamentación trata los problemas del ruido de las aeronaves bajo el concepto del enfoque equilibrado?	SI	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	NO	N/A	SI	NO
7. ¿La política o la reglamentación busca alcanzar la máxima ventaja ambiental de la manera más económica posible?	SI	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	NO	N/A	SI	NO
8. ¿El enfoque al determinar los objetivos del ruido y medidas de alivio es flexible, consistente y transparente?	SI	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	SI	N/A	SI	NO
9. ¿Se tiene un enfoque aeropuerto por aeropuerto?	NO	SI	SI	SI	NO	NO	NO		NO	NO	N/A	NO	SI
10. ¿Se usan criterios objetivos y mesurables?	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	SI	N/A	NO	NO
11. ¿La Autoridad realiza consultas con todos los participantes?	SI	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	SI	N/A	NO	NO
12. ¿La Autoridad realiza notificación oportuna y adecuada de Decisiones?	SI	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	NO	N/A	NO	NO
13. ¿Alguna de las siguientes medidas se han ejecutado cuando se ha detectado un problema de ruido:				SI								NO	NO
· Gravámenes	NO	NO	NO		NO	NO	NO	NO	NO		--	NO	NO
· Reducción del ruido en la fuente	NO	NO	SI		NO	SI	NO	NO	SI	SI	N/A	NO	NO
· Planificación y administración del uso del suelo	NO	SI	NO		NO	SI	NO	NO	NO		N/A	NO	NO
· Procedimientos operacionales para la disminución del ruido	NO	SI	SI		NO	SI	SI		SI	SI	N/A	NO	NO
· Restricciones de operacionales	NO	SI	SI		NO	NO	SI		SI	SI	N/A	NO	NO
14. ¿Se dispone de procedimientos para la resolución de conflictos?	NO	SI	NO	SI	NO	NO	SI	NO	SI	NO	N/A	NO	SI
15. ¿Dispone el Estado de aeronaves de su matrícula homologadas?	SI	SI	SI	SI	NO	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI
16. ¿El Estado homologa Aeronaves?	SI	SI	NO	SI		SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO
17. ¿Dispone su estado de Normas o procedimientos de homologación acústica?	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
18. ¿Tiene el Estado un sistema administrativo para la homologación de ruido?	NO	SI	SI	SI		SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO

PREGUNTAS	CHILE	CUBA	PERU
20. Nombre de la actividad de carácter voluntario?	Utilización de rutas directas para ahorro de combustible y contaminación	Estrategia ambiental del IACC	Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes criterio
21. Cual es el tipo ¹ de la actividad de carácter voluntario.			
· Compromiso unilateral		SI	
· Plan voluntario estatal	SI	SI	
· Acuerdo negociado			
· Otro (Describir)		Ley del Medio Ambiente Nacional	Con la finalidad de cumplir con el Protocolo de Kyoto
20. Indicar todos los participantes ² en la actividad.			
· Línea aérea			
· Asociación de líneas aéreas			
· Fabricante			
· Asociación de fabricantes			
· Autoridad aeroportuaria		SI	SI
· Control de tránsito aéreo	SI		SI
· Gobierno		SI	SI
· Otro (Especificar)		Todas las empresas del Sistema de la Aviación	
21. Indicar si la actividad de carácter voluntario va acompañada de un acuerdo paralelo ³ .		SI	NO
22. Si la actividad de carácter voluntario va acompañada de un acuerdo paralelo, describase las partes en el mismo y explíquese el acuerdo paralelo a grandes rasgos.		SI Objetivos de la Estrategia Ambiental TEXTO ANEXO (1)	N/A
23. Contestar las siguientes preguntas relativas a lo comprendido por la actividad de carácter voluntario.			
24. Selecciónese todos los gases de efecto invernadero (GHG) que forman parte de la actividad de carácter voluntario.			
· Dióxido de carbono (CO ₂)	SI	SI	SI
· Metano (CH ₄)			SI
· Oxido nitroso (N ₂ O)			SI
· Hidrofluorocarbonos (HFC)		SI	
· Perfluorocarbonos (PFC)			
· Hexafluoruro de azufre (SF ₆)			
· Oxido nítrico y dióxido de nitrógeno (NO _x)		SI	SI
· Vapor de agua (H ₂ O)		SI	
· Otro (Especificar)		SI Sustancias halogenadas	
25. Indíquese todas las operaciones ⁴ que forman parte de la actividad de carácter voluntario.			
· Vuelo internacional de pasajeros	SI	SI	SI
· Vuelo interior de pasajeros	SI	SI	SI
· Vuelo internacional de carga	SI	SI	SI

· Vuelo interior de carga	SI	SI	SI
· Otro (Especificar)			
26. Contestar las siguientes preguntas sobre el índice para medir el efecto de la actividad de carácter voluntario.			
PREGUNTAS	CHILE	CUBA	PERU
27. Indíquese el índice empleado para medir el efecto de la actividad de carácter voluntario.			
· Cantidad absoluta de emisió ^ñ de GHG (Describase el índice a grandes rasgos)			CO2= 421,843 Gg/año CH4=9003 N2O=0,012 Nox=0,333 COV=0,479 SO2=0,035 PTS=0,023
· Unidad de emisió ^ñ de GHG (Describase el índice a grandes rasgos)			
· Introducción de tecnología específica.		SI	
· Introducción de procedimiento específico		SI	
· Otro (Especificar)			
28. Proporciónese una descripción a grandes rasgos del procedimiento para la adquisición de datos para calcular o describir el índice de 27.	Se calcula la diferencia de NM del FPL con las voladas	No existen procedimientos	Se hicieron cálculos tomando el consumo de combustible reportado por las empresas aéreas, y CORPAC (Corporación Peruana de Aeropuertos)
29. Contestar las siguientes preguntas relacionadas con la meta de la actividad de carácter voluntario.			
	NO	SI	SI
30. Indíquese si la meta de la actividad de carácter voluntario está claramente definida.			
31. Descríbase la meta de la actividad de carácter voluntario, comprendida la sustancia de la meta, el año tope, el año de base.			Dentro de la Comisión Nacional de Cambio Climático se ha definido realizar la actualización del inventario de emisiones cada 2 años.
32. Proporciónese una lista de las medidas para alcanzar la meta o para reducir / mitigar los GHG.		LISTA ANEXO (2)	Se ha elaborado un plan de acción que involucra acciones como establecer en el 2009 límites max permisibles para aeronaves.
33. Contestar las siguientes preguntas sobre el examen periódico de la actividad de carácter voluntario.			
34. Indíquese si el progreso de la actividad de carácter voluntario se examina periódicamente.	NO	NO	SI
35. Descríbase la frecuencia del examen periódico.	Annual		Cada 2 años se actualiza la base de datos
36. Indíquese si la opinión de terceros se toma / se tomará en consideración en el examen periódico.	NO		SI
37. Descríbase el tercero a grandes rasgos.			Se efectúan coordinaciones con el Consejo Nacional del Ambiente
38. Contestar las siguientes preguntas sobre la obligación legislativa.			
	NO	NO	NO
39. Indíquese si existe alguna obligación legislativa con respecto al alcance de la meta.			N/A
40. Descríbase la obligación legislativa, comprendidas las medidas que se adopten en caso de que el participante en la actividad de carácter voluntario no haya alcanzado el objetivo fijado.			
41. Contestar las siguientes preguntas sobre la divulgación de información ⁷¹ relativa a la actividad de carácter voluntario.			
42. Indíquese si el nombre del participante en la actividad de carácter voluntario se da a conocer al público.	NO	NO	SI Siempre y cuando se solicite
	N/A	N/A	SI
43. Indíquese si la meta de la actividad de carácter voluntario se da a conocer al público. (Si indicó "no" en 30, la respuesta a esta pregunta debe ser "no se aplica".)			
44. Indíquese si se dan a conocer al público las medidas adoptadas / que ha de adoptar el participante en la actividad de carácter voluntario a fin de alcanzar la meta / reducir o mitigar los GHG.	NO	NO	SI

45. Indíquese si el resultado de cada examen periódico se da / se dará a conocer al público. (Si indicó "No" en 34, la respuesta a esta pregunta debe ser "no se aplica".)	N/A		N/A		SI								
46. Indíquese si el efecto de la actividad de carácter voluntario se da / se dará a conocer al público.	SI		NO		SI								
PREGUNTAS	CHILE		CUBA		PERU								
47. Contestar las siguientes preguntas sobre el efecto de la actividad de carácter voluntario.													
48. Indíquese si la opinión de terceros se toma / se tomará en consideración al examinar el efecto de la actividad de carácter voluntario.	SI		NO		SI								
49. Descríbase el tercero a grandes rasgos.	Usuarios				CONAN (Consejo Nacional del Ambiente) debe aprobar las acciones que el sector propone								
50. Indíquese cuál es la cantidad de emisiones de GHG por año, en peso de CO ₂ equivalente, que la actividad de carácter voluntario redujo o mitigó / se prevé ha de reducir o mitigar.			No se ha trabajado en esto		Aún no se ha establecido el valor, se está trabajando en este punto.								
51. Proporcionar la dirección del sitio Web para la actividad de carácter voluntario, si lo hubiere.			No tenemos sitio web de esto		dgasa@mtc.gob.pe , dgacingenieria@mtc.gob.pe								
PREGUNTAS	ARGENTINA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	COSTA RICA	CUBA	ECUADOR	GUATEMALA	MEXICO	PERU	REPUBLICA DOMINICANA	URUGUAY	VENEZUELA
52. Consignar información adicional, si la hubiere.	De la Pregunta 20 a la 52 no se responden porque están relacionadas con las actividades de carácter voluntario de la pregunta 19.	NOTA: Brasil no tiene compromisos formales de reducción por tratarse de un país no-anexo 1 al Protocolo de Kyoto.				Se esperan las decisiones que se tomarán en la 36 Asamblea de la OACI para elaborar una política más concreta al respecto		NOTA: en términos generales, el Estado de Guatemala no cuenta con disposiciones GHG para mitigar los riesgos en materia de aviación civil, a la fecha.	NOTA: Si bien México no tiene actualmente un programa de actividades de carácter voluntario, se está trabajando para que a finales del 2009, las líneas aéreas se integren al programa que está preparando el Estado. Se tiene planeado para finales de 2009 establecer los mecanismos para que las líneas aéreas y propietarios de aeronaves se integren a este		N/A		TEXTO ANEXO (3)

								programa. Aunado a lo anterior, se han trabajado proyectos de este tipo como es el caso del remolque de aeronaves de algunas líneas aéreas con la unidad de energía auxiliar apagada, estimando ahorros importantes en el consumo de combustible, entre otras actividades.		
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

TEXTO DE LA REPUBLICA DE CUBA

22. Si la actividad de carácter voluntario va acompañada de un acuerdo paralelo, descríbase las partes en el mismo y explíquese el acuerdo paralelo a grandes rasgos.

OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL

- Asegurar que se cumpla con la Legislación Ambiental Vigente, así como las normas, regulaciones y procedimientos que establece el CITMA y la OACI.
- Identificar, prevenir y mitigar los impactos que producen los aeropuertos en los medios físico, biótico y antrópico.
- Buscar soluciones a nuestros problemas ambientales sobre la base del concepto de la sustentabilidad, promoviendo el reciclaje de todos los desechos, considerando las exigencias higiénico-sanitarias a tener en cuenta con los residuos peligrosos.
- Incluir en los montos de inversión los gastos destinados a eliminar o reducir los efectos negativos que producen las nuevas inversiones, rehabilitaciones y ampliaciones de las instalaciones aeroportuarias existentes.
- Integrar en los Proyectos de Terminales Aéreas los criterios de protección del medio ambiente, en armonía con el entorno y de acondicionamiento ambiental en el interior de las instalaciones alcanzando el máximo confort para los pasajeros y los trabajadores.
- Integrar la planificación, operación y desarrollo de un aeropuerto a su entorno para evitar el establecimiento de actividades incompatible con las operaciones de los aeropuertos, solo así será posible el pleno desarrollo de las instalaciones aeroportuarias.
- Diseñar, construir y operar las instalaciones de una forma efectiva, con el fin de buscar un aprovechamiento óptimo de los recursos, atendiendo preferentemente el uso de fuentes renovables, siempre que sean viables.
- Estimular y desarrollar las actividades Gestión Ambiental a partir del establecimiento del Sistema de Calidad apoyado en las Normas NC-ISO 9 000 y el Sistema de Gestión Ambiental apoyado en las Normas NC-ISO 14000.
- Que las innovaciones tecnológicas se desarrollen sobre la base de criterios para la protección ambiental.
- Superar los señalamientos y deficiencias detectadas por los Inspectores del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente.
- Desarrollar una Política Correctiva dirigida a los principales problemas ambientales que afectan a los aeropuertos y sus entornos.
- Estimular la conciencia ambiental a través de Planes de Estudio que capacitarán a dirigentes, técnicos y obreros del todo el Sistema de la Aviación Civil.

- Reducir el Impacto del Ruido de las Aeronaves en el contexto de un programa equilibrado de reducción del ruido en la fuente; planificación del uso de los terrenos próximos a los aeropuertos; procedimiento operacionales para atenuación de ruido y restricciones operacionales.
- Lograr un beneficio ambiental máximo del modo más eficiente desde el punto de vista de costo.

LISTA DE LA REPUBLICA DE CUBA**32. Proporcionese una lista de las medidas para alcanzar la meta o para reducir / mitigar los GHG**

- Cumplir con la Legislación vigente sobre Medio Ambiente y poner especial atención a las Áreas Protegidas.

- Todas las empresas y aeropuertos del Sistema de la Aviación Civil deben trazar su Estrategia Ambiental a partir de la aprobación de la Estrategia Ambiental, en un plazo de 6 meses

- controlar y minimizar los efectos que pueden producir los Impactos Ambientales que están asociados a construcción y operaciones de los aeropuertos

- Supervisar el cumplir métodos de reducción de ruido en correspondencia con las características físicas de los aeropuertos, los tipos de procedimientos operacionales y la localización de las poblaciones vecinas

Supervisar adecuado tratamiento a los desechos sólidos y contribuir al reciclaje de materia prima siempre que sea posible.

- Reducir el consumo de energía a través de los Planes de Control y Reducción de consumos de la energía eléctrica del Sistema

Racionalizar el consumo de agua con un buen mantenimiento en los sistemas hidráulicos de las Instalaciones de la Aviación Civil

- Conectar a las instalaciones depuradoras de aguas residuales aquellas que son contaminantes y provienen del lavado de aeronaves, equipos y talleres.

- Implantar un sistema de recolección de grasas y combustibles en las instalaciones en las plataformas y áreas de combustibles.

Todos los Proyectos de Implantación o Expansión de Aeropuertos deberán estar avalados por el IACC (Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba) y el Centro de Inspección y Control Ambiental (CICA) adscrito a la Oficina Reguladora en Materia Ambiental, Seguridad Biológica y Energía Nuclear (ORASEN), además de contar con la Evaluación de Impacto Ambiental y su Licencia Ambiental.

Garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras de los principales impactos generados por los aeropuertos.

- Incluir en los Planes de Capacitación los temas de Medio Ambiente, solicitar cooperación a las entidades del CITMA

- Establecer y hacer cumplir las normas de reducción de ruido en correspondencia

con las características acústicas de las aeronaves, la estructura de los aeropuertos, los tipos de procedimiento operacionales y la localización de las poblaciones vecinas, según OACI.

Estudio de factibilidad para la implantación de los sistemas de monitoreo de gases contaminantes y ruido.

- Elaboración de la estrategia a seguir para la modernización de la flota de las Líneas Aéreas Cubanas.
- Promover el tema de la protección del Medio Ambiente en los FORUM de Ciencia y Técnica y Eventos Internacionales relacionados a la Aviación.
- Introducir en el Sistema de la Aviación Civil las Normas Internacionales de la Serie ISO 14 000.
- Cumplir con la Estrategia trazada por la OTOZ para la Reducción de las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono.

TEXTO DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

Este cuestionario, distribuido a los Estados por la OACI a través de Carta de Estado y al cual nuestra Autoridad Aeronáutica dio respuesta en fecha 29 de noviembre de 2006, expresamos que tomando en consideración que Venezuela no ha creado ningún acuerdo voluntario sobre esta materia, fue posible dar respuesta a dicho cuestionario, tomando en cuenta que para el llenado del mismo es un elemento imprescindible contar con este tipo de acuerdos.

De igual manera mantenemos el compromiso expresado en dicha respuesta de establecer mecanismos que contribuyan a la reducción de gases de efecto invernadero, tales como la creación de un Comité Ambiental de manera conjunta con el Ministerio del Ambiente y los recursos naturales, que permita la aplicación efectiva del Anexo 16 del Convenio de Chicago en relación a la Protección del Medio ambiente.

Regulación Aeronáutica Venezolana 34, RAV 34– Emisión de gases de las aeronaves

Se está elaborando con la finalidad de establecer los requisitos tecnológicos (motores de aeronaves) menos contaminantes y la purga de combustibles.

En relación al impacto y evaluación de las emisiones generadas por las aeronaves como fuentes móviles, los límites de calidad del aire para las emisiones de monóxido de carbono, dióxido de carbono y óxidos de nitrógeno, están establecidos en las normas sobre calidad del aire y control de contaminación atmosférica publicada y vigente de conformidad con la Ley Orgánica del Ambiente.