

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 15 DEL ORDEN DEL DÍA

El texto adjunto completa el proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 15 del orden del día. Se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Emisiones de los motores de las aeronaves: medidas basadas en criterios de mercado (continuación)

15:54 Pasando al Apéndice I del proyecto de Resolución de la Asamblea presentado por el Consejo, la Asamblea examinó diversas propuestas de enmiendas. Tras exhaustivas negociaciones, especialmente con respecto a los gravámenes relacionados con las emisiones, se logró llegar a un acuerdo. [Proseguirían los estudios relacionados con las emisiones de gases de invernadero. En los próximos tres años, no se introducirían tales derechos a escala internacional, aunque se dejarían abiertas ciertas posibilidades para que los Estados los introdujeran bajo ciertas circunstancias que se describen en el texto revisado. Asimismo se introdujeron disposiciones específicas en relación con los gravámenes por emisiones relacionados con la calidad del aire local.] El texto revisado del Apéndice I se incorporó en un texto revisado de un nuevo proyecto de resolución que sustituirá a la Resolución A33-7 de la Asamblea

Resolución refundida

15:55 En su 33º período de sesiones, la Asamblea había adoptado la Resolución A33-7, titulada *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*. De conformidad con la Cláusula 2 de la resolución, el Consejo presentó en la nota WP/77 una nueva declaración refundida, basada en la mencionada resolución con revisiones a la luz de la evolución posterior al 33º período de sesiones. Se habían efectuado las revisiones de fondo que se indican a continuación:

- a) incorporación de nuevos objetivos de la OACI en la esfera del medio ambiente (Apéndice A);
- b) con respecto al ruido de las aeronaves: revisiones para recoger los nuevos textos de orientación sobre el “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido (Apéndice C) y sobre planificación y gestión de la utilización de los terrenos (Apéndice F); y
- c) con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves: revisiones para recoger los nuevos textos de orientación sobre medidas operacionales para reducir o limitar las repercusiones de las emisiones en el medio ambiente (Apéndice H) y los demás estudios realizados sobre medidas basadas en criterios de mercado (Apéndice I).

15:56 Al examinar el proyecto del Consejo, el Comité también tomó en cuenta sus deliberaciones anteriores relativas al Apéndice I, relativo a medidas basadas en criterios de mercado; la necesidad de introducir un texto que refleje las conclusiones anteriores del Comité; y algunas propuestas concretas para revisar el proyecto del Consejo que figura en la nota presentada por los Estados de la CEAC (WP/223 y Corrigendo núm. 1).

15:57 El Comité presentó, para que lo adopte la Plenaria, la Resolución 15/1, que abarca los Apéndices A hasta I inclusive, en reemplazo de la Resolución A33-7.

**RESOLUCIÓN FORMULADA POR EL COMITÉ EJECUTIVO
Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA**

Resolución 15/1

**Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes
de la OACI relativas a la protección del medio ambiente**

Considerando que en la Resolución A33-7 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

Considerando que la Resolución A33-7 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos, pero interrelacionados;

Considerando la necesidad de incorporar nuevos objetivos en la esfera del medio ambiente (Apéndice A);

Considerando la necesidad de reflejar los nuevos textos de orientación de la OACI respecto al ruido de las aeronaves, principalmente sobre el “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido (Apéndice C) y sobre planificación y gestión de la utilización de los terrenos (Apéndice F) y para responder a otros acontecimientos en esta materia, posteriores al 33º período de sesiones de la Asamblea; y

Considerando la necesidad de reflejar también la evolución posterior al 33º período de sesiones de la Asamblea en materia de emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo nuevos textos de orientación de la OACI sobre medidas operacionales y otros estudios sobre medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir los gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación (Apéndices H e I);

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta Resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, actualizadas a la clausura del 35º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Apéndice C — Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

-
- Apéndice E — Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido
- Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
- Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico
- Apéndice H — Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
- Apéndice I — Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente para examinarla; y
3. *Declara* que la presente Resolución sustituye la Resolución A33-7.

APÉNDICE A

Generalidades

Considerando que el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo ...”, y que el Artículo 44 de dicho Convenio dice que la OACI debe “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas integradas que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos operacionales apropiados, organización adecuada del tránsito aéreo y utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado;

Considerando que otros organismos internacionales están emprendiendo actividades relacionadas con políticas ambientales que afectan el transporte aéreo;

Considerando que al cumplir su función la OACI se esfuerza en lograr un equilibrio entre las ventajas que aporta la aviación civil a la colectividad mundial y el perjuicio causado al medio ambiente en ciertas áreas debido al desarrollo progresivo de la aviación civil;

Considerando que para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren criterios es indispensable contar con información fiable sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente; y

Considerando que la OACI prevé la cooperación con otros organismos internacionales, según sea necesario, incluida la posible participación en proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI es consciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, que continuará teniendo presentes, y de la responsabilidad de la OACI y de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente. En el desempeño de sus responsabilidades la OACI procurará:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido de aeronaves considerable;
- b) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación sobre la calidad del aire local; y
- c) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial;

2. *Destaca* la importancia de que la OACI desempeñe una función de liderazgo en todos los aspectos de aviación civil relacionados con el medio ambiente y *pide* al Consejo que ~~se mantenga informado de todos los aspectos de la aviación civil relacionados con el medio ambiente, y que también~~ conserve la iniciativa en la formulación de criterios de orientación sobre esos aspectos, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones;

3. *Pide* al Consejo que evalúe regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que distribuya información sobre los efectos actuales y futuros del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronave y las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente y de manera adecuada, tales como informes regulares y seminarios prácticos;

5. *Invita* a los Estados a que, en toda ocasión oportuna, sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente;

6. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información científica necesaria para permitir que la OACI corrobore su labor en este campo;

7. *Alienta* al Consejo a que, cuando lo juzgue conveniente, continúe los acuerdos de cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, para la realización de proyectos ambientales financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente; y

8. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Considerando que el problema del ruido de las aeronaves en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo, que sigue causando preocupación al público y limita el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, requiere medidas apropiadas;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación en cuanto al ruido para las aeronaves subsónicas (excepto las STOL/VTOL) y ha comunicado a los Estados contratantes esta medida;

Considerando que los derechos relacionados con el ruido se aplican en algunos aeropuertos y que desde hace tiempo existen criterios de orientación de la OACI sobre este asunto (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082);

Considerando que las emisiones de los motores de las aeronaves tienen consecuencias ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves tanto a nivel local como mundial que, aunque no enteramente comprendidas, son causa de preocupación;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, que contiene normas de certificación con respecto a las emisiones para los nuevos motores de aeronaves y ha comunicado a los Estados esta medida;

Considerando que después de la reciente disminución del tráfico y la reducción de la cantidad de vuelos, que temporalmente aligeraron la presión sobre los aspectos ambientales, se espera que la aviación vuelva a sus tendencias de crecimiento tradicionales en 2005 y posteriormente;

Considerando que el desarrollo futuro de la aviación podría aumentar y agravar los problemas del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves a menos que se tomen medidas para aliviar la situación;

Considerando que el Consejo ha constituido un Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para ayudar en la preparación de nuevas normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores; y

Tomando nota de la Resolución A33-14¹ (Apéndice Q) acerca de la necesidad de señalar a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves que los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves de reacción;

¹ Será necesario actualizar la referencia a la luz de la decisión de la Asamblea respecto a la Resolución A33-14.

La Asamblea:

1. *Acoge* con satisfacción la adopción por el Consejo, en junio de 2001, de la nueva norma respecto al ruido de las aeronaves, más estricta, para el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y la reciente propuesta de nuevas normas más estrictas respecto a las emisiones de óxido de nitrógeno para aplicarlas a partir del ~~31 de diciembre~~ 1 de enero de 2008;

2. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;

3. *Pide* al Consejo que se asegure de que su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) prosiga rápidamente su programa de trabajo en los sectores del ruido y de las emisiones, con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible y se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;

4. *Insta* a los Estados contratantes de las regiones del mundo actualmente subrepresentadas en el CAEP, a que participen en las actividades del Comité; y

5. *Insta* a los Estados contratantes a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula 2 del presente apéndice.

APÉNDICE C

Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Considerando que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluyendo reglamentos sobre el medio ambiente;

Considerando que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para atenuar el ruido de las aeronaves podría afectar negativamente a la función de la aviación civil en el desarrollo económico;

Considerando que la gravedad del problema del ruido de las aeronaves en numerosos aeropuertos ha dado lugar a la adopción de medidas que limitan las operaciones de aeronaves y a una vigorosa oposición a la ampliación de los aeropuertos existentes o a la construcción de otros nuevos;

Considerando que la OACI ha aceptado la responsabilidad total de proceder de forma que se logre un máximo de compatibilidad entre el desarrollo seguro, económicamente eficaz y ordenado de la aviación civil y la preservación del medio ambiente, y que procura seguir activamente el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y orientación para su aplicación por los Estados;

Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas disponibles para reducirlo considerando cuatro elementos principales, es decir, reducción en la fuente,

planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica;

Considerando que la evaluación de la repercusión presente y futura del ruido de la aviación constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren políticas;

Considerando que la implantación y las decisiones relativas a los elementos del enfoque equilibrado incumben a los Estados contratantes y que en definitiva es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos basadas en los reglamentos y las políticas de la OACI;

Considerando, como lo pidió la Asamblea en 2001, que la orientación de la OACI se elaboró para ayudar a los Estados a aplicar el enfoque equilibrado [*Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829)];

Reconociendo que las soluciones a los problemas del ruido deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión, lo que requiere un enfoque para cada aeropuerto, y que podrían aplicarse soluciones semejantes si en los aeropuertos se observan problemas de ruido semejantes;

Reconociendo que las medidas para solucionar los problemas del ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros interesados, particularmente los de los países en desarrollo;

Reconociendo que los Estados tienen obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en su aplicación del “enfoque equilibrado” de la OACI;

Reconociendo que algunos Estados tal vez tengan también políticas más amplias sobre la gestión del ruido; y

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el reemplazo de las aeronaves que cumplen con los requisitos del Capítulo 2 (aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Capítulo 3) por aeronaves más silenciosas deberían protegerse teniendo en cuenta el mantenimiento del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;

2. *Insta* a los Estados a que:

a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes

- actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales;
- b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluya:
- 1) evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
 - 2) evaluación de los costos probables y los beneficios de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evolución, para la consulta con los interesados y la solución de controversias;
3. *Alienta* a los Estados a:
- a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios;
 - b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana, incompatible en áreas sensibles al ruido y medidas mitigadoras para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el Apéndice F de esta Resolución;
 - c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional; y
 - d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución;
4. *Pide* a los Estados que:
- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
 - b) se aseguren de que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago;
 - c) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;
5. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;
6. *Pide* al Consejo que:
- a) evalúe continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves;

- b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado, en el Doc 9829, está actualizada y responde a los requisitos de los Estados; y
- c) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo mediante seminarios prácticos; y

7. *Pide* a los Estados que presten el apoyo correspondiente para esta labor de orientación de la OACI.

APÉNDICE D

Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Considerando que las normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas se establecen en el Anexo 16, Volumen I;

Considerando que, para los fines de este Apéndice, eliminación gradual se define como el retiro de una categoría de aeronaves establecida sobre la base del ruido basada en el ruido, de las operaciones internacionales en todos los aeropuertos en uno o más Estados;

Considerando que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que imponían una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficios;

Considerando que algunos Estados han implantado o iniciado eliminaciones graduales de las aeronaves que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, o están considerando la posibilidad de hacerlo;

Reconociendo que las normas sobre el ruido que figuran en el Anexo 16 no están dirigidas a introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Reconociendo que las restricciones a las operaciones de las aeronaves existentes quizá aumenten los costos de las líneas aéreas y podrían imponer una pesada carga económica, especialmente a los explotadores de aeronaves que tal vez no dispongan de los recursos financieros para reequipar sus flotas, tales como las de los países en desarrollo; y

Considerando que la solución de los problemas que causa el ruido de las aeronaves debe basarse en el reconocimiento mutuo de las dificultades que enfrentan los Estados y en el equilibrio entre sus diferentes intereses;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que no introduzcan ninguna eliminación gradual de las aeronaves que sobrepasen los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, sin considerar primero:

- a) si la renovación normal de las flotas actuales de dichas aeronaves proporcionará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
- b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentos que impidan a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento/fletamento/intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de sus flotas;
- c) si se puede obtener la protección requerida por medio de restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso los propios Estados hayan determinado y declarado que generan problemas de ruido, y limitadas a los períodos en que sea mayor la perturbación por el ruido; y
- d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable;

2. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 1 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido establecidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, a que:

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que se conformen al Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de 7 años;
- b) no restrinjan, antes del término del período mencionado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años después de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
- c) no restrinjan, antes del término del período, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; y
- d) informen a la OACI y a otros Estados interesados de toda restricción impuesta;

3. *Exhorta encarecidamente* a los Estados a seguir colaborando bilateral, regional e interregionalmente, a fin de:

- a) reducir el ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos sin crear problemas económicos serios a los explotadores de aeronaves; y
- b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países en desarrollo con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente en sus países, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de arrendamiento para sustituirlas por aeronaves que satisfagan las disposiciones del Capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;

4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4;

5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que se conforman al Capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido, elaborado por la OACI, y de conformidad con los Apéndices C y E de esta Resolución; y

6. *Insta* además a los Estados a que asistan a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplan los requisitos del Capítulo 3, incluyendo la asistencia técnica multilateral, cuando corresponda.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I se especifican las normas de homologación acústica para aeronaves subsónicas de reacción;

Considerando que para los fines del presente apéndice una restricción a las operaciones se define como toda medida relacionada con el ruido que limite o reduzca el acceso de una aeronave a un aeropuerto;

Considerando que en el Apéndice C de la presente resolución se insta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales;

Considerando que el alcance de ulteriores reducciones del ruido en la fuente es limitado en el sentido de que se están asimilando gradualmente en las flotas las mejoras anteriores de la tecnología de reducción del ruido pero que no se esperan importantes avances tecnológicos en el futuro previsible;

Considerando que en muchos aeropuertos ya se están empleando la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y que se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la implantación de la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan a las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, (como se prevé en el Apéndice D de esta resolución) se completó en algunos Estados que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, sin otras medidas el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados podría aumentar;

Considerando que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituya un problema en los próximos dos decenios y que, en consecuencia, algunos Estados han venido considerando imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que se ajustan a las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3;

Considerando que si se introducen restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 en ciertos aeropuertos, esto debería basarse en el enfoque equilibrado y la orientación pertinente de la OACI (Doc 9829) y adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto en cuestión;

Considerando que estas restricciones podrían tener importantes consecuencias económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan esas restricciones;

Reconociendo que estas restricciones van más allá de la política establecida en el Apéndice D de esta resolución y otros criterios de orientación pertinentes de la OACI;

Reconociendo que la OACI no obliga a los Estados a imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3;

Reconociendo que la finalidad de las normas sobre el ruido del Anexo 16 no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, se basa en la inteligencia de que es para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, arreglos existentes y políticas establecidas que puede regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar la aplicación de este apéndice;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas previstas y las repercusiones perjudiciales posibles;

2. *Insta* a los Estados a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 antes de:

- a) completar el retiro gradual de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, en el aeropuerto en cuestión; y
- b) evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C;

3. *Insta* a los Estados que a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 2 anterior, permitan la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones a las aeronaves que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:

- a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
- b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;

- c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
- d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (p. ej., servicios de larga distancia);
- e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países en desarrollo, a fin de evitar las dificultades económicas innecesarias, otorgando exenciones;
- f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un período de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
- g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable;
- h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales a corto plazo para la aviación civil ~~debidas a los hechos recientes~~; e
- i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas esas restricciones impuestas; y

4. *Insta además* a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, con las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Considerando que la planificación y gestión de la utilización de los terrenos es uno de los cuatro elementos principales del enfoque equilibrado para la gestión del ruido;

Considerando que la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves depende mucho de la manera en que se hace la planificación y gestión de la utilización de los terrenos que rodean un aeropuerto y, en particular, de la medida en que se controlan la construcción de viviendas y otras actividades sensibles al ruido;

Considerando que la actividad podría aumentar considerablemente en la mayoría de los aeropuertos y que existe el riesgo de que el futuro crecimiento pueda resultar limitado por la utilización inapropiada de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos;

Considerando que la eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas marcando las áreas en que la gente está expuesta a niveles de ruido inaceptables, así como para reducir la cantidad total de personas expuestas al ruido;

Considerando fundamental que estas mejoras se conserven en la mayor medida posible para beneficio de las comunidades locales;

Considerando que también se prevé que la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 aumentará las oportunidades para que los explotadores replacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que si bien la gestión de la utilización de los terrenos incluye actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente responsabilidad de las autoridades locales, sin embargo, afecta a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones para la aviación civil; y

Considerando que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, que se actualizó recientemente, figuran textos de orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medias de atenuación del ruido;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el Apéndice D de esta Resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzcan una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas en los mismos;

2. *Insta* a los Estados a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización inapropiada de los terrenos o la expansión urbana en los mismos, que podrían evitarse;

3. *Insta* a los Estados cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:

- a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
- b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
- c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
- d) sancionen leyes, den orientación y otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
- e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos; y

4. *Pide* al Consejo:
 - a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
 - b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Considerando que desde la introducción de las aeronaves supersónicas en el servicio comercial se han tomado medidas para evitar crear situaciones inaceptables para el público debido al estampido sónico, tales como los efectos molestos del estampido sónico en el sueño y los efectos perjudiciales que la amplificación de dicho estampido puede tener en las personas y bienes, tanto en tierra como en el mar; y

Considerando que los Estados que participan en la fabricación de estas aeronaves supersónicas, así como otros Estados, siguen investigando los efectos físicos, fisiológicos y sociológicos del estampido sónico;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. *Encarga* al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público”, y el establecimiento de los límites correspondientes; y
3. *Invita* a los Estados que participan en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

Considerando que existe una creciente preocupación por los problemas ambientales en la atmósfera, tales como el calentamiento de la atmósfera y el agotamiento de la capa de ozono;

Considerando que el plan de acción del “Programa 21” adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en 1992, hace un llamamiento a los gobiernos para que, con la cooperación de los órganos pertinentes de las Naciones Unidas, aborden estos problemas;

Considerando que el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, que fue preparado a solicitud de la OACI por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en colaboración con el Grupo de expertos sobre la evaluación científica del ozono estratosférico del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias agotadoras de la capa de ozono y publicado en 1999, contiene la más amplia evaluación hasta la fecha de la medida en que la aviación contribuye a estos problemas y, entre otras cosas, informa que:

- las aeronaves emiten gases y partículas que alteran la concentración atmosférica de gases con efecto de invernadero, desencadenan la formación de estelas de condensación y pueden aumentar los cirrus, factores todos ellos que contribuyen al cambio climático;
- se estima que las aeronaves contribuyen en un 3,5% al forzamiento radiactivo total (medida de cambio climático) de todas las actividades humanas y que este porcentaje excluye los efectos de los posibles cambios en los cirrus y está previsto que aumente; y
- aunque las mejoras en la tecnología de las aeronaves y sus motores y en la eficiencia del sistema del tránsito aéreo beneficiarán al medio ambiente, no compensarán totalmente los efectos del aumento de las emisiones resultante del crecimiento previsto de la aviación;

Considerando que el informe especial del IPCC reconoce que los efectos de algunos tipos de emisiones de los motores de las aeronaves son bien comprendidos, revela que los efectos de otros tipos no lo son e identifica varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad de proyectar las repercusiones de la aviación en el cambio climático y el ozono;

Considerando que, desde la publicación del informe especial del IPCC, se ha continuado trabajando en algunas áreas clave de incertidumbre científica indicadas en el informe, como la influencia de las estelas de condensación y los aerosoles en los cirrus y las repercusiones en el clima de los óxidos de nitrógeno y el metano;

Considerando que la OACI ha pedido que el IPCC, al preparar su cuarto informe de evaluación que debe publicarse en 2007, incluya una actualización de las principales conclusiones de su informe especial;

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr la estabilización de las concentraciones de gases con efecto de invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático;

Considerando que el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC ha solicitado la asistencia de la OACI en cuestiones metodológicas relacionadas con la recolección de emisiones de gases con efecto de invernadero y los informes sobre las mismas a nivel nacional;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en diciembre de 1997 y que todavía tiene que entrar en vigor, insta a los países desarrollados a imponer limitaciones o reducciones de los gases con efecto de invernadero generados por “emisiones del combustible aeronáutico”, trabajando por medio de la OACI (Artículo 2.2);

Considerando que el Protocolo de Kyoto trata de forma diferente las emisiones internacionales y las nacionales provenientes del sector de la aviación, por cuanto se exhorta a los países desarrollados a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases con efecto de invernadero generadas por la aviación internacional trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2 del Protocolo), mientras que las emisiones procedentes de la aviación interior se incluyen en los objetivos nacionales de los países desarrollados, que requieren una reducción general del 5,2% en el total de las emisiones de todas las fuentes para el período 2008-2012 (en comparación con los niveles de 1990 y basándose en seis gases con efecto de invernadero específicos) y que se ha tomado nota de las posibles ventajas de la armonización del tratamiento de las emisiones procedentes de la aviación internacional e interior;

Considerando que el Consejo de la OACI ha estado explorando opciones políticas para limitar o reducir las repercusiones en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves de la aviación civil, particularmente en respuesta a la Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndices H e I, y se está desarrollando una labor sobre tecnología y normas sobre medidas operacionales para reducir el consumo de combustible y, por lo tanto, las emisiones, y sobre medidas basadas en criterios de mercado (véase el Apéndice I), y que se han proporcionado informes periódicos a las Conferencias de las Partes de la CMNUCC; y

Reconociendo que pueden obtenerse considerables economías de combustible y reducciones de las emisiones mediante mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM); y

Acogiendo con satisfacción las medidas adoptadas por la OACI para fomentar la aplicación de medidas operacionales, incluida la publicación de *Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones* (Cir 303), y la realización de dos seminarios prácticos sobre este asunto;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que:
 - a) promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en dicho informe especial del IPCC sobre la aviación y la atmósfera global; y
 - b) se aseguren de que las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático realizadas por el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas incluyan información actualizada sobre efectos inducidos por las aeronaves en la atmósfera;

2. *Pide* al Consejo que:
 - a) continúe cooperando estrechamente con el IPCC y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC);
 - b) continúe estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente y que elabore propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes de la CMNUCC, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones, tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados;
 - c) continúe prestando asistencia al Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC con respecto a las cuestiones metodológicas; y
 - d) continúe elaborando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios relacionados con las mejoras ATM y fomentando la aplicación de las medidas operacionales descritas en el texto de orientación de la OACI (Cir 203) como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves; y
3. *Invita* a los Estados contratantes y organizaciones internacionales a mantener informada a la OACI sobre la evolución de este asunto.

APÉNDICE I

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

Considerando que el Apéndice H de esta Resolución establece el contexto general en que las opciones de políticas, incluyendo las medidas basadas en criterios de mercado, se consideran como medio para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que las medidas basadas en criterios de mercado están destinadas a lograr objetivos relacionados con el medio ambiente a un costo inferior y de manera más flexible que las medidas de reglamentación tradicionales;

Considerando que en los últimos años los gobiernos han reconocido cada vez más la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona y que el asunto de las medidas basadas en criterios de mercado para la protección del medio ambiente, incluyendo los derechos o impuestos sobre el transporte aéreo, un sistema de comercio de los derechos de emisión o medidas voluntarias, se ha planteado, por ejemplo, en el contexto del control de las emisiones de gases de efecto de invernadero;

Considerando que el Principio 16 de la Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo (1992) señala que “las autoridades nacionales procurarán fomentar la asunción de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales”;

Considerando que el Protocolo de Kyoto trata de forma diferente las emisiones internacionales y las nacionales provenientes del sector de la aviación, que se ha tomado nota de las posibles ventajas de la armonización del tratamiento de ambas categorías de emisiones, y que se ha reconocido que algunos Estados **contratantes** o grupos de Estados ya están tomando medidas para formular opciones destinadas a reducir las emisiones de los sectores nacionales, incluyendo las emisiones de la aviación interior;

Considerando que las políticas de la OACI hacen una distinción conceptual entre derechos e impuestos, dado que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados **contratantes** en materia de impuestos (*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632), en que se recomienda, entre otras cosas, la exención recíproca de todos los impuestos cobrados sobre el combustible cargado a bordo de las aeronaves para servicios aéreos internacionales, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta a los Estados **contratantes** a que reduzcan o eliminen en la medida más amplia posible los impuestos relacionados con la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional;

[*Tomando nota* de que la política de la OACI en materia de exención de impuestos para el combustible de aviación ha sido cuestionada por algunos Estados **contratantes** que imponen gravámenes a otros modos de transporte y a otras fuentes de gases de efecto de invernadero;]

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados **contratantes** en materia de derechos (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en forma de resolución, en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Tomando nota de que el Consejo ha recibido informes de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) sobre posibles opciones relativas al empleo de medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves, concentrándose inicialmente en el dióxido de carbono, y que se prevé continuar esta labor;

Tomando nota de que se necesitan otros estudios y orientación para usar un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación civil internacional ~~a largo plazo~~;

Tomando nota de que el CAEP preparó un modelo de acuerdo y textos de orientación para que los Estados **contratantes** y las partes interesadas apliquen las medidas voluntarias a corto plazo; y

Reconociendo que los extensos estudios realizados para proporcionar orientación adicional a los Estados **contratantes** respecto a los gravámenes relacionados con las emisiones han identificado un gran número de problemas pendientes sobre los que existen diferentes opiniones; y

Considerando que los Estados **contratantes** tienen obligaciones legales, acuerdos existentes, leyes vigentes y políticas establecidas;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que continúe elaborando orientación para los Estados **contratantes** sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático; y que continúe elaborando propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes en la Conferencia Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC);

2. *Alienta* a los Estados **contratantes** y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todos los interesados incluido el impacto potencial en el mundo en desarrollo, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas, incluyendo las existentes, con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función del costo, y a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente, y a los Estados **contratantes** a que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:

a) Mecanismos voluntarios

- 1) *Alienta* a los Estados **contratantes** y otras partes interesadas, a que adopten medidas para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios y a que mantengan informada a la OACI; y
- 2) *Pide* al Secretario General que facilite dichas medidas proporcionando las directrices que la OACI preparó para dichos mecanismos, incluido un acuerdo voluntario modelo y que trabaje para asegurarse de que los que adopten medidas tempranas se beneficien de las mismas y no se perjudiquen posteriormente por hacerlo;

b) Gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Reconoce* la continua validez de la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;

- 2) *Insta* a los Estados a que sigan la orientación actual que contiene dicha Resolución;
 - ~~3) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación de derechos por emisiones de gases de efecto de invernadero;~~
 - ~~4) *Insta* a los Estados a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual; y~~
 - ~~5) *Insta* al Consejo a que realice más estudios y elabore más orientación sobre el asunto con énfasis en los problemas pendientes identificados en estudios anteriores;~~
 - 3) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación de derechos por emisiones de gases de efecto de invernadero sobre una base internacional, si bien no se excluye la aplicación de tales derechos por acuerdo mutuo de Estados miembros de una organización regional de integración económica a los explotadores de esos Estados y *pide* al Consejo que:
 - a) realice más estudios y elabore orientaciones adicionales sobre el tema;
 - b) ponga énfasis especialmente en los asuntos pendientes identificados en estudios anteriores y por la Asamblea; y
 - c) se fije como objetivo concluir tales estudios antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007;
 - 4) *Insta* a los Estados contratantes que se abstengan de aplicar unilateralmente derechos relacionados con las emisiones de gases de efecto de invernadero antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007;
 - 5) *Pide* al Consejo que, antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007, estudie la eficacia de los gravámenes relacionados con la calidad del aire local y elabore orientaciones adicionales al respecto e *insta* a los Estados contratantes a que participen activamente y compartan información en relación con esta iniciativa;
 - 6) *Insta* a los Estados contratantes a que aseguren el grado más elevado de compatibilidad con respecto a las políticas y orientaciones de la OACI sobre gravámenes relacionados con la calidad del aire local;
- c) Comercio de los derechos de emisión
- 1) *Respalda* el continuo desarrollo de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional; y
 - 2) *Pide* al Consejo que en su futura labor sobre este asunto, se concentre en dos enfoques. En un enfoque, la OACI apoyaría el desarrollo de un sistema voluntario de comercio de derechos de emisión que los Estados contratantes interesados y las organizaciones internacionales podrían proponer. En el otro enfoque, la OACI proporcionaría

orientaciones que los Estados **contratantes** podrían utilizar, según corresponda, para incluir las emisiones procedentes de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados **contratantes**, conforme al proceso de la CMNUCC. En ambos casos, el Consejo debería asegurar que las directrices para un sistema abierto de comercio de derechos de emisión **establezcan** **traten de** las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en este sistema, incluyendo elementos fundamentales como la presentación de informes, la supervisión y el cumplimiento.

— FIN —