



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

POLÍTICAS DE LA OACI RELATIVAS A RESTRICCIONES OPERACIONALES RELACIONADAS CON EL RUIDO

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

REVISIÓN NUM. 1

RESUMEN

Las normas del Anexo 16 relativas al ruido no tienen por objeto introducir restricciones operacionales para las aeronaves. Al contrario, las normas de certificación de la OACI deberían crear la estabilidad necesaria en materia de reglamentación para los explotadores. Considerando el carácter internacional del transporte aéreo y la larga vida útil de las aeronaves, los explotadores deben asegurarse de que las aeronaves homologadas de conformidad con todas las normas internacionales podrán explotarse en el mundo entero durante la totalidad de su vida útil y sin restricciones indebidas que obstaculicen el transporte aéreo internacional. Por consiguiente, la IATA apoya la recomendación formulada por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de que los Estados se abstengan de imponer restricciones operacionales sobre las aeronaves que cumplen con la norma del Anexo 16, Volumen 1, Capítulo 4 ó 14 relativa a la homologación acústica. La IATA se opone firmemente a toda medida que dé lugar a la eliminación gradual de aeronaves que cumplen con las normas de homologación acústica del Volumen 1, Capítulo 3 del Anexo 16.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que:

- a) examine las modificaciones a la Resolución A37-18 propuestas en el párrafo 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Proyecto de Informe del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) – Parte 4, Novena reunión, Montreal 4-15 de febrero de 2013, CAEP/9-DP/6</i>

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y los aumentos periódicos de su nivel de rigor han constituido un medio importante para lograr mejoras tecnológicas y reducción del ruido en la fuente. Desde la adopción de los primeros SARPS relativos al ruido de las aeronaves en 1971, se han logrado mejoras considerables en materia de eficacia acústica de las aeronaves. Según la OACI, las aeronaves de hoy son 75% más silenciosas que las de hace medio siglo.

1.2 En su novena reunión, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI recomendó que el Consejo de la OACI adoptara una nueva norma de homologación acústica de las aeronaves, conocida bajo el nombre de “Capítulo 14”. Aunque el análisis de costo-beneficios realizado por CAEP indicó que una nueva norma, que representara una reducción del ruido de 5 EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios) respecto a los niveles de homologación acústica del Capítulo 4, sería la más económica, CAEP decidió recomendar una reducción de 7 EPNdB. Si bien apoyaba inicialmente una reducción de 5 EPNdB, la IATA convino con la decisión de CAEP como paso adelante decisivo para tratar el ruido en la fuente.

1.3 Considerando el carácter internacional del transporte aéreo y la larga vida útil de las aeronaves, los explotadores deben asegurarse de que las aeronaves homologadas de conformidad con todas las normas internacionales podrán explotarse en el mundo entero durante la totalidad de su vida útil y sin restricciones indebidas que obstaculicen el transporte aéreo internacional. Por consiguiente, las normas del Anexo 16, Volumen I, relativas al ruido no tienen por objeto introducir restricciones operacionales para las aeronaves. CAEP reconoció este hecho cuando añadió la recomendación siguiente a la relativa a su apoyo a la norma del Capítulo 14:

Recomendación 3/9 — Abstenerse de la introducción de restricciones operacionales.

Que se inste a los Estados a que no introduzcan restricciones operacionales para las aeronaves que cumplen con la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y/o 14².

1.4 El enfoque equilibrado de la OACI constituye un mecanismo transparente para la gestión de los problemas confirmados de ruido en cada aeropuerto. En el mismo se reconoce y se adopta como base el principio de que las soluciones deben adaptarse a las características concretas del aeropuerto en cuestión. Consiste en explorar cuatro elementos principales: reducción en la fuente, planificación y gestión del uso de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones operacionales, con miras a resolver el problema del ruido de la manera más económica. Esta política sigue brindando nuevas oportunidades para la gestión local del ruido de las aeronaves, en un marco convenido a nivel internacional.

2. ANÁLISIS

2.1 Las políticas vigentes de la OACI relativas a restricciones operacionales logran un importante equilibrio entre permitir que los Estados adopten todas las medidas apropiadas para resolver problemas de ruido de conformidad con el enfoque equilibrado y preservar la estabilidad y previsibilidad en materia de reglamentación que necesitan los explotadores de aeronaves.

2.2 En la Resolución A37-18, Apéndice E, se insta a los Estados a que “no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones... antes de... evaluar plenamente todas las medidas aplicables para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el

² CAEP/9-DP/6, párrafo 3.9.32.1.

enfoque equilibrado”. Además, dicha Resolución A37-18, Apéndice E, refleja el acuerdo de los Estados miembros de la OACI al adoptar la norma del Capítulo 4 relativa al ruido de las aeronaves de que no se sometiera a restricciones operacionales a las aeronaves que cumplen con dicha norma.

2.3 En la Resolución A37-18, Apéndice D, se prevé la posibilidad de que los Estados eliminen gradualmente aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica establecidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Volumen I, Capítulo 3 del Anexo 16. No obstante, en la Resolución A37-18, Apéndice D, se insta también a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que cumplen las normas de homologación del Volumen I, Capítulos 3 ó 4, del Anexo 16.

2.4 La IATA invita al 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI a reafirmar las políticas establecidas en los Apéndices D y E de la Resolución A37-18 y seguir la recomendación de CAEP de que “se inste a los Estados a que no introduzcan restricciones operacionales para las aeronaves que cumplen con la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y/o 14.”³

2.5 La IATA se opone firmemente a toda medida que daría lugar a la eliminación gradual de aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Volumen I, Capítulo 3 del Anexo 16. Ciertamente, debería preferirse la aplicación del enfoque equilibrado a una eliminación gradual terminante de ciertas categorías de aeronaves, según criterios de ruido, en todos los aeropuertos de uno o varios Estados. En virtud de las leyes vigentes de la OACI, los Estados ya tienen la posibilidad de introducir restricciones operacionales a ciertas categorías de aeronaves, según criterios de ruido, en determinados aeropuertos siempre que esto se decida de conformidad con el enfoque equilibrado. Dicha posibilidad es más acorde con el enfoque equilibrado que exige que se introduzcan medidas para atenuar el ruido únicamente en los aeropuertos en que se haya confirmado el problema de ruido y que toda medida debería ajustarse al problema de ruido del aeropuerto en cuestión.

2.6 En numerosos aeropuertos sigue utilizándose de manera insuficiente la posibilidad de mejorar el entorno acústico mediante una más eficaz utilización y gestión de los terrenos. En particular, la expansión urbana alrededor de los aeropuertos ha socavado el progreso logrado mediante la reducción del ruido en la fuente.

2.7 Además, la labor que dio lugar a la recomendación formulada por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI, relativa a una nueva norma de homologación acústica en el Volumen I, Capítulo 14 del Anexo 16, se emprendió habiendo quedado entendido en el seno del Comité que no se consideraría la eliminación gradual.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La IATA invita a la Asamblea a considerar las siguientes enmiendas a la Resolución A37-18, Apéndice D:

...

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 impusieron una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficio y había emprendido la labor que dio lugar a la recomendación de una nueva

³ CAEP/9-DP/6, párrafo 3.9.32.1.

norma de homologación acústica en el Volumen I, Capítulo 14 del Anexo 16 quedando entendido que no se consideraría una nueva eliminación gradual;

...

La Asamblea:

...

4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que cumplen, por homologación original o rehomologación, las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 e , 4 o cualquier capítulo más reciente del Anexo 16;

...

3.2 La IATA invita a la Asamblea a considerar las siguientes enmiendas a la Resolución A37-18, Apéndice E:

...

~~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 no se esperan importantes avances tecnológicos en el futuro previsible;~~

Considerando que se prevén nuevas reducciones del ruido en la fuente a raíz de la adopción de nuevas normas de homologación acústica en el Volumen I del Anexo 16 y la asimilación de la tecnología de reducción del ruido en la flota;

...

Considerando que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación recomendó que se instara a los Estados a que no introdujeran restricciones operacionales a las aeronaves que cumplen las actuales normas de homologación acústica del Volumen I, Capítulo 4 del Anexo 16 o su norma propuesta recientemente.

...

La Asamblea:

...

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