



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 17

(Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local)

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 17 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 17/1.

Nota.— Después de retirar esta hoja de presentación, la nota debe insertarse en el lugar apropiado de la carpeta del informe.

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

17.1 En su tercera sesión, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de la protección del medio ambiente basándose en los informes del Consejo sobre la marcha de la labor técnica de la Organización en lo relativo al ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves (WP/25 y WP/26) y el cambio climático (WP/28, WP/29, WP/30, WP/31, WP/32 y WP/33). Sobre la base de estos informes, el Comité Ejecutivo examinó las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A37-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (WP/27) y la Resolución A37-19, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/34). Adicionalmente, se recibieron 34 notas presentadas por Estados y observadores: WP/68, WP/70, WP/83, WP/106, WP/108, WP/131, WP/163, WP/164, WP/165, WP/166, WP/176, WP/183, WP/222, WP/234, WP/240, WP/250, WP/258, WP/268, WP/270, WP/271, WP/272, WP/275, WP/279, WP/288, WP/289, WP/297, WP/305, WP/317, WP/318, WP/327, WP/328, WP/346, WP/348 Y WP/350.

17.2 DISPOSICIONES GENERALES, RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL

17.2.1 En la nota WP/25, el Consejo informaba sobre los avances realizados por la OACI desde el 37º período de sesiones de la Asamblea en los aspectos relacionados con la aviación civil y el medio ambiente, y en particular sobre las actividades del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), incluida su novena reunión (CAEP/9). También pasaba revista a las actividades de la Secretaría y la cooperación con otras organizaciones.

17.2.2 Entre otros temas, en la nota WP/25 se incluía el acuerdo de CAEP/9 sobre las propuestas de una nueva norma de ruido para aeronaves de turboreactor y turbohélice para el Volumen I del Anexo 16 y una nueva norma de ruido para las aeronaves de rotor basculante, y se brindaban detalles del acuerdo alcanzado en CAEP/9 sobre las nuevas metas tecnológicas para la reducción del ruido. En lo relativo a las emisiones de los motores, se informaban los avances en la elaboración de la norma sobre emisiones de CO₂, incluida la aprobación de CAEP/9 para un requisito de certificación. Asimismo, en la nota se daban detalles sobre la labor del CAEP dirigida a elaborar una norma sobre la emisión de materia particulada (PM) y sobre el desarrollo de dos documentos relacionados con las mejoras operacionales: el acuerdo alcanzado en CAEP/9 sobre las nuevas metas operacionales de reducción del consumo de combustible y el análisis ambiental de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Para finalizar, se indicaba que el Consejo había estado de acuerdo con todas las recomendaciones formuladas por la CAEP/9 y que se estaba en proceso de consultar a los Estados sobre las propuestas de enmienda de los Volúmenes I y II del Anexo 16.

17.2.3 El Comité volvió a poner de relieve la importancia de la labor técnica de la Organización dirigida a la protección del medio ambiente en la aviación civil y manifestó su respaldo a la labor sostenida y eficaz del CAEP y de la Secretaría de la OACI en este campo.

17.2.4 En respuesta a la solicitud del 37º período de sesiones de la Asamblea, en la nota WP/26 el Consejo informaba sobre la evaluación de las tendencias ambientales emprendida por el CAEP para establecer las repercusiones actuales y futuras del ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves. El Comité tomó nota del sensible aporte de distintos Estados miembros y organizaciones observadoras en la evaluación de las tendencias ambientales, que fueron examinadas y reflejan el consenso del CAEP.

El Comité también tomó nota de que, tal como se solicitaba en la Resolución A37-19 de la Asamblea, la Secretaría trabaja en el desarrollo de los medios que le permitirán a la Organización informar regularmente las emisiones de CO₂ de la aviación internacional al proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y medir los avances hacia la concreción de las aspiraciones mundiales, para lo cual resultaría beneficioso que aumente el flujo de información sobre consumo de combustible que los Estados miembros envían a la OACI.

17.2.5 En términos absolutos, se prevé un aumento de la población total mundial expuesta al ruido de las aeronaves, de las emisiones mundiales totales de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y de las emisiones mundiales totales de las aeronaves que afectan al clima mundial durante todo el período que abarca el análisis, aunque el ritmo de dicho aumento será menor que el de la demanda de transporte aéreo. Se prevé que el rendimiento de combustible mejore hasta 2050; sin embargo, se necesitarán medidas adicionales a las consideradas en el análisis para alcanzar la meta mundial a la que se aspira del 2% anual de mejoramiento del rendimiento de combustible. Igualmente, considerando sólo las mejoras en tecnología de aeronave y operacionales, se necesitarán medidas adicionales para lograr el crecimiento neutro en carbono con respecto a 2020. Si bien los combustibles alternativos sostenibles son capaces de contribuir significativamente a la reducción de las emisiones, los datos con que se cuenta son insuficientes para predecir con confianza su disponibilidad o las emisiones de CO₂ durante el ciclo de vida de estos combustibles.

17.2.6 El Comité recomendó el uso de las tendencias mundiales en la esfera del medio ambiente de la nota WP/26 como base para tomar decisiones sobre asuntos ambientales en este período de sesiones de la Asamblea, y pidió al Consejo que continúe su labor en este ámbito con el apoyo de los Estados y que se asegure de proporcionar una evaluación actualizada de las tendencias mundiales en materia de medio ambiente al próximo período de sesiones de la Asamblea.

17.2.7 El Comité era consciente de la importancia de contar con una base sólida sobre las tendencias históricas y futuras en la esfera del medio ambiente. Recomendó que la Asamblea inste a los Estados a que presenten los datos sobre consumo de combustible que requiere la OACI en respuesta a la solicitud formulada al Consejo por la Asamblea de notificar las emisiones de la aviación y que considere la información de esta nota para actualizar las Resoluciones A37-18 y A37-19 de la Asamblea.

17.2.8 En la nota WP/27, el Consejo presentó una propuesta para revisar la Resolución A37-18 de la Asamblea, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, a la luz de los desarrollos producidos desde el 37º período sesiones de la Asamblea.

17.2.9 En la nota WP/106, los Estados Unidos reconocían el progreso logrado en la reducción del ruido de aeronaves y de las emisiones de los motores que afectan a la calidad del aire local mediante la adopción de políticas, normas y orientaciones, incluyendo el acuerdo de la novena reunión del CAEP sobre la nueva norma acústica del Anexo 16, Volumen I, y la recomendación de dicha reunión que alienta a los Estados a que no introduzcan restricciones operacionales con respecto a las aeronaves que cumplen la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 o la nueva norma acústica, una vez que haya sido adoptada por el Consejo. En la nota se invitaba también a la Asamblea a reafirmar el compromiso con respecto a la adopción de un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves, reconociendo que no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso, sino solo después de haber considerado cada uno de los demás elementos. Los Estados Unidos apoyaban también la labor ulterior relacionada con la elaboración de una norma sobre certificación para las emisiones de partículas (PM) no volátiles.

17.2.10 En la nota WP/70, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) acogía con satisfacción el progreso de la reunión CAEP/9, incluyendo el acuerdo sobre la nueva norma acústica del Anexo 16, Volumen I, y la labor en curso respecto a la elaboración de una norma sobre PM no volátiles (nvPM). En la nota se alentaba también a los fabricantes de motores de aeronave a contribuir activamente al trabajo de muestreo y medición para la norma nvPM.

17.2.11 En la nota WP/297, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) expresaba que la norma sobre emisiones de CO₂ constituye un elemento integrante de un conjunto de medidas de la OACI, y que si dicha norma no tiene un efecto incremental, otras medidas del conjunto deben compensarlo. En la nota se invitaba a la Asamblea a confirmar que la norma sobre emisiones de CO₂ constituye un elemento fundamental del conjunto de medidas adoptadas y se solicitaba al Consejo que vele por que el CAEP mantenga su compromiso de llegar a convenir una norma que se traduzca en reducciones incrementales de las emisiones superiores a lo normal.

17.2.12 El Comité acogió con beneplácito el avance en el trabajo de la CAEP/9, incluido el acuerdo sobre la nueva norma acústica del Anexo 16, Volumen I, y alentó la continuación de su trabajo encaminado a lograr una norma sólida sobre PM no volátiles y una norma sobre emisiones de CO₂.

17.2.13 En la nota WP/327, la Federación internacional de los trabajadores del transporte (ITF) describía las posibles inquietudes de tipo sanitario derivadas de la exposición de los empleados de aeropuertos a partículas ultrafinas procedentes del escape de las aeronaves y de motores diesel en dichos aeropuertos, e invitaba a la Asamblea a instar a la OACI a que amplíe consecuentemente sus políticas y prácticas relativas a la protección del medio ambiente a la protección de la salud y la seguridad de los empleados. La ITF puso de relieve que se ha constituido un grupo de trabajo compuesto por directores del aeropuerto de Copenhague, compañías que operan en el aeropuerto y sindicatos representantes de los empleados de éste, lo que podría constituir un punto de partida para los debates.

17.2.14 El presidente dijo que la OACI continúa trabajando con una serie de organizaciones internacionales, incluida la Organización Mundial de la Salud, sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente en las proximidades de los aeropuertos. Se aclaró que el CAEP realiza actualmente un programa de trabajo encaminado a elaborar una norma de certificación de PM no volátiles (nvPM) de los motores de aeronave y que está en marcha una investigación para profundizar en el conocimiento de la formación de partículas volátiles, y que la información proporcionada por el ITF se señalaría a la atención del CAEP para que la considerara en el marco de su labor.

17.2.15 En la nota WP/222, la India ofrecía información sobre sus iniciativas en cuanto a gestión del ruido en su país y solicitaba la realización de estudios sobre ruido y la instalación de sistemas de vigilancia del ruido en los aeropuertos importantes, así como la formulación de planes de acción para los aeropuertos principales con respecto a los límites acústicos y planes sobre utilización de los terrenos en torno a dichos aeropuertos con arreglo a la *Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves*, de la OACI.

17.2.16 En la nota WP/240, Sudáfrica describía la forma en que la prohibición de vuelos nocturnos en diversas partes del mundo afecta a la industria mundial de la aviación e invitaba a la Asamblea a garantizar que la OACI continúe desempeñando una función de liderazgo en la elaboración de orientaciones de políticas sobre la prohibición de vuelos nocturnos. En la nota se alienta a la OACI a seguir al tanto de las prácticas de los Estados en materia de prohibición de vuelos nocturnos y a evaluar

sus repercusiones en la explotación de servicios aéreos. En la nota también se pide a los Estados y regiones que han impuesto prohibiciones de vuelo durante ciertas horas que examinen sus políticas.

17.2.17 En la nota WP/163, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) apoyaba la recomendación formulada por la novena reunión del CAEP de que los Estados se abstengan de imponer restricciones operacionales sobre las aeronaves que cumplen con la norma del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, o la nueva norma acústica. La IATA también se oponía firmemente a toda medida que daría lugar a la eliminación gradual de aeronaves que cumplen con las normas del Volumen I, Capítulo 3, del Anexo 16. En la nota se invitaba a la Asamblea a examinar las propuestas de modificación de los Apéndices D y E de la Resolución A37-18 de la Asamblea.

17.2.18 En relación con la prohibición de vuelos nocturnos, el Comité recordó que el tema ya se debatió en la última Asamblea, en la que se tomó nota de la evaluación de la prohibición de vuelos nocturnos que había realizado el CAEP y en la que la India había solicitado nuevos estudios. En la última Asamblea se acordó remitir este asunto al Consejo para que lo examinase y la India, señalando las limitaciones en cuanto a recursos de la Secretaría, se ofreció a facilitar los recursos necesarios para realizar nuevos estudios. Desde la última Asamblea, la Secretaría, supeditada a la aportación de los fondos por la India, prosiguió el trabajo con la ayuda de consultores y, aunque no se ha recibido financiación hasta la fecha, se elaboraron las atribuciones. Se aclaró que la India se comunicaría con la Secretaría oportunamente en relación con la oferta de los recursos necesarios para la realización de nuevos estudios sobre prohibición de vuelos nocturnos.

17.2.19 El Comité recomendó que la Asamblea reafirme su compromiso con el enfoque equilibrado, reconociendo que no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso, sino solo después de haber considerado cada uno de los demás elementos. El Comité apoyó la recomendación formulada por el CAEP instando a los Estados a que se abstengan de imponer restricciones operacionales sobre las aeronaves que cumplen con la norma propuesta de certificación de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, o la nueva norma acústica, una vez adoptada por el Consejo.

17.2.20 En relación con las enmiendas de la Resolución A37-18 de la Asamblea, el Comité convino en todas las enmiendas propuestas por la Secretaría en el apéndice de la nota WP/27. Además, respecto a las enmiendas propuestas por la IATA en la nota WP/163, el Comité acordó recomendar que las enmiendas propuestas en el Apéndice D y en el cuarto considerando del Apéndice E queden reflejadas en el texto del proyecto de resolución que figura en el apéndice de la nota WP/27.

17.2.21 En la nota WP/318, la Argentina expresaba la necesidad de facilitar el intercambio de información y de opiniones entre los Estados de una región que no contribuye directamente al trabajo del CAEP y recomendaba que la Resolución reflejara que el Consejo aliente a las distintas oficinas regionales para que se promuevan iniciativas de diversas índoles (como por ejemplo seminarios teóricos y prácticos y otros eventos similares), destinadas a que los Estados que no son miembros u observadores del CAEP puedan beneficiarse aún más de su trabajo. El Comité acogió con satisfacción la propuesta y reiteró la necesidad de que participen en el CAEP los Estados que actualmente no están representados en él.

17.2.22 En la nota WP/348, Viet Nam ofrecía información sobre sus iniciativas encaminadas a atenuar el ruido y las emisiones provenientes de las operaciones aéreas interiores e internacionales.

17.2.23 El Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la resolución siguiente:

Resolución 17/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

Considerando que en la Resolución A37-18 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

Considerando que la Resolución A37-18 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados;

Considerando la necesidad de reflejar la evolución posterior al 37º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves; y

Considerando la necesidad de definir una política específica de la OACI para evaluar el impacto de la aviación en el clima mundial (A38-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*), la creciente inquietud sobre la aviación y el cambio climático y como parte de las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, junto con la A38-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*, constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 38º 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 de la aviación civil en la calidad del aire local

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente para examinarlas; y
3. *Declara* que la presente resolución junto con la Resolución A38-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* sustituyen a las Resoluciones A37-18 y A37-19.

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 amplias que incluyan los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la 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 todos los Estados miembros de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medio ambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos, y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

Considerando que otras organizaciones internacionales están destacando la importancia de contar con políticas ambientales que abarquen al transporte aéreo;

Considerando que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

Considerando que para que la OACI y sus Estados miembros elaboren políticas es indispensable contar con la mejor y más fiable información disponible sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente;

Considerando que siempre que se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, como el ruido y las emisiones de los motores, dichas interdependencias deben tenerse en cuenta al definir las políticas de control en la fuente y de mitigación a nivel operacional;

Considerando que la gestión y el diseño del espacio aéreo pueden estar presentes al considerarse las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es necesario que los Estados aborden, en forma individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

Considerando que la cooperación con otras organizaciones internacionales es importante para avanzar en el conocimiento de los impactos de la aviación en el medio ambiente y a fin de definir criterios apropiados para tratar estos impactos; y

Reconociendo la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética y de los combustibles alternativos para la aviación que permita que las operaciones del transporte aéreo internacional tengan un menor impacto en el medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas (NU) en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la 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 y sus Estados miembros procurarán:

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

2. *Destaca* la importancia de que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medio ambiente y pide al Consejo que siga tomando la iniciativa en la elaboración de orientación en materia de políticas sobre dichos aspectos, iniciativa con la que se reconoce la gravedad de los desafíos que enfrenta el sector;

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 que continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente para optimizar la toma de decisiones;

5. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;

6. *Pide* al Consejo que difunda información sobre los efectos y tendencias actuales y futuros del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronave, sobre la labor del CAEP y sobre las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente, utilizando medios adecuados tales como informes periódicos y seminarios prácticos, así como mediante la coordinación con las Oficinas regionales de la OACI;
7. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando diligentemente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;
8. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;
9. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medio ambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y
10. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible 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 aunque la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias ambientales de las emisiones de aeronave tanto a nivel local como mundial, estas consecuencias continúan siendo causa de preocupación y requieren medidas apropiadas;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con la tecnología, el diseño y las operaciones de aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se abordan las inquietudes relacionadas con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

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;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — Ruido de las aeronaves, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de aviones para despegue y aterrizaje cortos/despegue y aterrizaje verticales) y ha comunicado a los Estados miembros esta medida;

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 aeronave y ha comunicado a los Estados esta medida;

Considerando que el Consejo ha iniciado la labor de elaborar requisitos de certificación para las emisiones de materia particulada (PM) no volátil;

Acogiendo con satisfacción el acuerdo del CAEP sobre los requisitos de certificación conforme a una norma mundial sobre el CO₂ para las aeronaves;

Considerando que se han elaborado, enmendado y publicado orientaciones de política de la OACI para abordar las inquietudes ambientales relacionadas con el ruido y las emisiones de motores; y

Considerando que el Consejo ha adoptado metas tecnológicas a mediano y largo plazos para la reducción del ruido y de los óxidos de nitrógeno (NO_x), y metas tecnológicas y operacionales para la reducción del consumo de combustible de las aeronaves;

La Asamblea:

1. *Acoge con satisfacción* los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 que surtió efecto el 1 de enero de 2006;
2. *Acoge con satisfacción* la consideración por el Consejo, en junio de 2013, de la nueva norma más rigurosa con respecto al ruido para aplicarla el 31 de diciembre de 2017 o después de esa fecha y el 31 de diciembre de 2020 o después de esa fecha a las aeronaves de menos de 55 toneladas;
3. *Acoge con satisfacción* la consideración por el Consejo, en junio de 2013, de la nueva norma relativa al ruido para aplicarla el 9 de noviembre de 2017 o después de esa fecha a las aeronaves de rotor basculante;
4. *Acoge con satisfacción* el plan aprobado por el Consejo en junio de 2013 para la elaboración ulterior y finalización de una norma sobre las emisiones de CO₂ de las aeronaves para 2016;
5. *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;
6. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo en junio de 2013 de las metas tecnológicas de mediano y largo plazos para reducir el ruido de las aeronaves y las metas tecnológicas y operacionales para reducir el consumo de combustible;
7. *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 materia de ruido y de emisiones con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible, y que se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;
8. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente subrepresentadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;

9. Pide al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medio ambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;
10. Insta a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula 54 de este apéndice; y
11. Pide al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medio ambiente y que coopere con otras organizaciones internacionales a este respecto.

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, incluidos los reglamentos sobre el medio ambiente;

Considerando que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para mitigar 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 activamente llevar adelante el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y la orientación a los Estados para su aplicación;

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 aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, a saber, 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 las aeronaves constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados miembros elaboren políticas;

Considerando que la aplicación del enfoque equilibrado y las decisiones relativas a sus elementos incumben a los Estados miembros y que, en definitiva, es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos, tomando en cuenta las normas y políticas de la OACI;

Considerando que la orientación de la OACI elaborada 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)] se ha actualizado ulteriormente;

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 y leyes vigentes 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 remplazo de las aeronaves que cumplen los requisitos del Capítulo 2 (aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica 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 la sostenibilidad del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros 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, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden los problemas del ruido en sus aeropuertos internacionales;
 - b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluyan:
 - 1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
 - 2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medio ambiente del modo más eficaz en función del costo; y

- 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, 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 desarrollo tecnológico dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otras inquietudes ambientales;
 - b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible con áreas sensibles al ruido y medidas de atenuación 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 considerando las interdependencias y otras inquietudes ambientales; 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 y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;
 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 mitigar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago; y
 - 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 los efectos del ruido de las aeronaves;
 - b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado del 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 debido apoyo a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

APÉNDICE D

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

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

Considerando que, para los fines de este apéndice, eliminación gradual se define como el retiro de las operaciones internacionales de una categoría de aeronaves basada en el ruido, en todos los aeropuertos de 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 impusieron una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficio, habiendo emprendido la tarea que culminó con la recomendación de una nueva norma de homologación acústica para el Volumen I del Anexo 16 en la inteligencia de que no correspondía considerar una nueva eliminación gradual;

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 los 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 o 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, decidan eliminar gradualmente las 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 Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, a que:

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que sean conformes 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 siete 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 cumplen, por homologación original o rehomologación, las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 u otro capítulo más reciente;

5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que sean conformes 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 a evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplen 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 de este 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 se prevén más reducciones del ruido en la fuente como resultado de la introducción de nuevas normas de homologación acústica en el Volumen I del Anexo 16 y por la asimilación en las flotas de la tecnología de reducción del ruido;

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 se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la eliminación gradual de aeronaves que cumplen 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 y que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, si no se adoptan otras medidas podría aumentar el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados;

Considerando que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituirá un problema en los próximos dos decenios y que, en consecuencia, algunos Estados han considerado la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que cumplen 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 repercusiones económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan estas 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 del Anexo 16 sobre el ruido no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, la norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo, son para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, acuerdos vigentes y políticas establecidas que pueden regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar a 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 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 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 aplicables 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, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen 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 dificultades excesivas, otorgando exenciones;

- f) introduzcan esas restricciones gradualmente, 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 preaviso razonable;
- h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales para la aviación civil; e
- i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las 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, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo.

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 que pueden verse afectadas por el 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 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, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas que definen las áreas en que la población 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;

Reconociendo que la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 ha aumentado 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 la responsabilidad de las autoridades locales, afecta sin embargo a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones en 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 es necesario revisar a fin de incluir disposiciones pertinentes para tener en cuenta los efectos relacionados con las emisiones, figuran textos de orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el 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;

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 la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas, 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 en la ampliación de 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 dispongan 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 los 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 de la aviación en la calidad del aire local

Considerando que hay una creciente preocupación por el impacto de la aviación en la atmósfera en relación con la calidad del aire local y los efectos conexos en la salud y bienestar humanos;

Considerando que las evidencias del impacto de las emisiones de NO_x y de materia particulada (PM) de los motores de aeronave en la superficie local y en la calidad del aire local regional son actualmente más convincentes;

Reconociendo que la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias de las emisiones de NO_x y de PM de los motores de aeronave en el clima a escala mundial;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con el diseño y las operaciones de las aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se abordan las inquietudes relacionadas con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

Reconociendo que la OACI ha establecido normas técnicas y ha promovido el desarrollo de procedimientos operacionales que han reducido significativamente la contaminación que afecta a la calidad del aire local y que procede de las aeronaves;

Considerando que en los últimos decenios muchos contaminantes tales como el hollín y los hidrocarburos sin quemar de los motores de aeronave que afectan a la calidad del aire local y regional han disminuido drásticamente;

Considerando que los recientes avances en los procedimientos operacionales tales como las operaciones en descenso continuo ha dado como resultado una reducción aún mayor de las emisiones de las aeronaves;

Considerando que una evaluación de las tendencias en las emisiones de NOx, PM y otras emisiones gaseosas producidas por la aviación revela un aumento de los valores de las emisiones globales;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de NOx, PM y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

Reconociendo los firmes avances logrados en la comprensión de las repercusiones de las emisiones de PM no volátil, en tanto que continúa la labor científica y técnica para lograr una mejor evaluación de las emisiones de PM volátil;

Considerando que la repercusión de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forma parte de las repercusiones debidas a las emisiones totales producidas en la zona afectada y que deberían tenerse en cuenta en el contexto más amplio de todas las fuentes que contribuyen a los problemas de la calidad del aire;

Considerando que las repercusiones reales de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y la salud dependen de diversos factores, entre los que se cuentan la contribución a las concentraciones totales y el número de personas expuestas en el área de que se trate;

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 miembros 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 y los derechos relacionados con las emisiones que afectan a la calidad del aire local;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en una 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;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado textos de orientación y sobre políticas relativos al uso de derechos por emisiones para abordar la cuestión del impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en los aeropuertos y sus cercanías;

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha publicado información sobre los sistemas de gestión ambiental (EMS) que están utilizando las partes interesadas del sector aeronáutico; y

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha elaborado un Manual de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos que ha sido actualizado posteriormente;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NO_x y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;
2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medio ambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
3. *Pide* al Consejo que continúe elaborando requisitos de certificación para las emisiones de PM no volátil y al mismo tiempo continúe manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;
4. *Alienta* a los Estados miembros a que ayuden en la elaboración de requisitos de certificación para las emisiones de PM no volátil;
5. *Pide* al Consejo que se asegure que las interdependencias entre las medidas para reducir el ruido y las emisiones de los motores de aeronave que afectan la calidad del aire local así como el clima mundial se tengan debidamente en cuenta;
6. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para fijar metas tecnológicas y operacionales de largo plazo en relación con los problemas ambientales de la aviación, incluido el relativo a las emisiones de NO_x procedentes de las aeronaves;
7. *Pide* al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
8. *Alienta* a los Estados miembros y a otras partes interesadas a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional que afectan a la calidad del aire local, y a que mantengan informada a la OACI;
9. *Acoge con satisfacción* la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos;
10. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y los interesados para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;

11. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la orientación sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local, *pide* al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados miembros a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; y

12. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren el mayor grado de compatibilidad posible y tengan plenamente en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local.

— FIN —