



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

- Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación**
- Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**
- Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

**NORMAS Y POLÍTICAS DE LA OACI
RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

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

RESUMEN

La OACI desempeña una función de liderazgo para abordar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. Sus normas y políticas aseguran que dichas repercusiones se aborden de manera coherente y garantizan el elevado grado de uniformidad de reglamentos, normas y procedimientos que se necesita para que el actual sistema de transporte aéreo funcione de manera segura, ordenada y eficiente. En la presente nota de estudio se subraya la importancia del trabajo de la OACI respecto al medio ambiente y se señalan algunas de las preocupaciones de la IATA relativas a la aplicación de ciertas políticas de la OACI sobre protección del medio ambiente.

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

- reconocer la importancia de las políticas de la OACI sobre protección del medio ambiente; e
- instar a los Estados a que aseguren su aplicación a nivel nacional, en particular en lo que atañe a la gestión del ruido de las aeronaves y a los gravámenes ambientales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se solicitan recursos adicionales
<i>Referencias:</i>	

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI desempeña una función de liderazgo para abordar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. Sus normas y políticas aseguran que dichas repercusiones se aborden de manera coherente y garantizan el elevado grado de uniformidad de reglamentos, normas y procedimientos que se necesita para que el actual sistema de transporte aéreo funcione de manera segura, ordenada y eficiente.

1.2 Lamentablemente, la experiencia reciente indica que la aplicación de las políticas de la OACI relativas al medio ambiente a nivel nacional y local está lejos de ser coherente y tiene repercusiones negativas en las líneas aéreas, sus clientes, el comercio y las economías locales.

2. NORMAS RELATIVAS A LAS EMISIONES DE CO₂ Y DE MATERIA PARTICULADA NO VOLÁTIL

2.1 Las normas de la OACI relativas al medio ambiente han constituido un instrumento importante para garantizar mejoras tecnológicas y crear predictibilidad para las líneas aéreas respecto a la reglamentación. Por consiguiente, la IATA acoge con gran satisfacción la adopción por el CAEP de recomendaciones sobre la primera norma de certificación de emisiones de CO₂ de los aviones y la primera norma relativa a materia particulada no volátil para los motores de las aeronaves.

2.2 No obstante, la IATA desearía subrayar el hecho de que, como lo reconocieron anteriormente la Asamblea y el CAEP, las normas de la OACI relativas al medio ambiente no tienen por objeto introducir o servir de base para restricciones a las operaciones o gravámenes, pero que han sido adoptadas únicamente para fines de certificación. Por consiguiente, apoyamos firmemente la recomendación del CAEP de que los Estados se abstengan de imponer restricciones a las operaciones o gravámenes sobre emisiones basándose en la norma relativa a las emisiones de CO₂.

3. ENFOQUE EQUILIBRADO DE LA OACI PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO DE LAS AERONAVES

3.1 Mientras la reducción del ruido en la fuente es fundamental para abordar los problemas de ruido, la IATA reconoce que en ciertos aeropuertos se necesitarían medidas adicionales. En tales casos, la IATA destaca que las medidas tomadas por los Estados y las autoridades aeroportuarias locales deben regirse por el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves, que fue apoyado unánimemente por la Asamblea de la OACI en 2001 y ha sido reafirmado en cada Asamblea de la OACI desde entonces. El enfoque equilibrado constituye un proceso transparente para la gestión de problemas confirmados de ruido, aeropuerto por aeropuerto; el enfoque reconoce y se basa en el principio de que las soluciones deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión.

3.2 Pese al apoyo unánime que recibió el enfoque equilibrado en la OACI, desafortunadamente su aplicación no ha sido coherente en todos los Estados miembros; se siguen adoptando medidas relacionadas con el ruido sin un análisis previo de las diversas medidas disponibles ni un proceso transparente.

3.3 Por consiguiente, la IATA considera que es importante que la Asamblea recuerde a los Estados que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves y tomen medidas apropiadas para garantizar su aplicación por las autoridades regionales y locales. La IATA considera también que el Consejo debería desempeñar una función importante para promover la utilización de dicho enfoque equilibrado, por ejemplo mediante seminarios prácticos y otras comunicaciones orientadas a determinados públicos.

4. RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES RELACIONADAS CON EL RUIDO

4.1 Preocupa a la IATA el aumento de las restricciones a las operaciones en aeropuertos alrededor del mundo, en particular dado que en muchos de ellos sigue sin aprovechar suficientemente la posibilidad de mejorar el entorno acústico mediante una mejor planificación y gestión de la utilización de los terrenos.

4.2 Las restricciones nocturnas tienen consecuencias negativas para las líneas aéreas y sus clientes puesto que limitan la capacidad de programar los vuelos de manera óptima y facilitar la conectividad para los viajeros. Dichas restricciones agravan también las limitaciones de capacidad existentes y pueden dar lugar a mayor congestión, particularmente al atardecer y temprano por la mañana.

4.3 Las restricciones a las operaciones impuestas específicamente a determinadas aeronaves pueden también tener repercusiones negativas en las líneas aéreas al comprometer su capacidad de utilizar las aeronaves más apropiadas para ofrecer servicios al mercado en determinado aeropuerto. Como resultado de ello, una restricción a las operaciones puede dar lugar a un uso deficiente de la capacidad del aeropuerto y a costos de operación más elevados.

4.4 Cuando estén orientadas a la retirada o eliminación progresiva de aeronaves homologadas de conformidad con las normas de la OACI, las restricciones a las operaciones socavan la función de las normas internacionales de garantizar un elevado grado de uniformidad y estabilidad de los reglamentos. Considerando el carácter internacional del transporte aéreo y la larga vida útil de las aeronaves, las líneas aéreas deben tener la garantía de que las aeronaves homologadas de conformidad con todas las normas aplicables podrán utilizarse en el mundo entero durante toda su vida útil.

4.5 Por consiguiente, la IATA se opone firmemente a toda medida que conduciría a la eliminación progresiva de las aeronaves que satisfacen las normas de homologación acústica en el Anexo 16, Volumen 1, Capítulo 3, y apoya la solicitud a los Estados de que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones orientadas a la retirada de las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, con las normas relativas al ruido en el Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y 14.

5. GRAVÁMENES RELACIONADOS CON EL MEDIO AMBIENTE

5.1 En años recientes, algunos gobiernos nacionales y autoridades locales han seleccionado cada vez más el transporte aéreo como fuente de ingresos, invocando preocupaciones ambientales para justificarlo. Muy a menudo dichos gravámenes se introducen bajo forma de impuestos y los ingresos recaudados no se utilizan para atenuar las repercusiones ambientales de la aviación o, en el mejor de los casos, se utilizan sólo en una proporción marginal.

5.2 Preocupa a la IATA la proliferación de tales impuestos dado que aumentan aún más la carga administrativa y financiera para las líneas aéreas sin abordar de manera rentable las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. En particular, no se ha demostrado la eficacia de los gravámenes como incentivos para la introducción de aeronaves más limpias y silenciosas, dado que la selección de las flotas se basa principalmente en las necesidades del mercado, el proceso normal de renovación de flotas y otras consideraciones, tales como la capacidad y el rendimiento del combustible.

5.3 En realidad, las principales repercusiones de los impuestos consisten en aumentar el costo global del transporte aéreo y desalentar su uso. A medida que disminuye el tráfico aéreo, se obstaculizan

las oportunidades económicas que el transporte aéreo proporciona, con repercusiones en la cadena de suministro del transporte aéreo y en sectores que dependen en gran medida de la aviación, en particular el turismo.

5.4 Por consiguiente, la IATA subraya la importancia de aplicar las políticas vigentes de la OACI sobre gravámenes ambientales y considera que estos últimos deberían introducirse bajo forma de derechos más bien que como impuestos y que los fondos recaudados deberían aplicarse, en primer lugar, a la atenuación de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.

5.5 La IATA señala también que, al elaborar y aplicar derechos relacionados con el medio ambiente, los Estados deberían tener debida cuenta de la orientación normativa al respecto elaborada por la OACI para los Estados miembros².

6. CONCLUSIÓN

6.1 La IATA considera que las repercusiones de la aviación en el medio ambiente deben abordarse mediante normas y políticas coherentes y armonizadas. Ha contribuido a ello en gran medida el trabajo de la OACI en materia de protección del medio ambiente, pero la aplicación de algunas de las políticas de la OACI debe reforzarse a nivel nacional a fin de fomentar el desarrollo sostenible del transporte aéreo de manera segura y ordenada.

6.2 Por consiguiente, la IATA invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia de las políticas de la OACI sobre protección del medio ambiente; e
- b) instar a los Estados a que aseguren su aplicación a nivel nacional, en particular en lo que atañe a la gestión del ruido de las aeronaves y a los gravámenes ambientales.

— FIN —

² Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082).