



A39-WP/488  
P/28  
30/9/16

## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LAS CUESTIONES 20 Y 21

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre las cuestiones 20 y 21 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 20/1.

*Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.*



**Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación**

20.1 En su segunda 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 de las aeronaves, las emisiones de los motores de las aeronaves y el cambio climático (WP/28, WP/51 y WP/55 y Corrigendo núm. 1). Sobre la base de estos informes, el Comité Ejecutivo examinó las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A38-17, *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/48 y Corrigendo núm. 1). Adicionalmente, se recibieron 11 notas presentadas por Estados y observadores: WP/91, WP/152, WP/156, WP/170, WP/210 (Revisión núm. 1), WP/223, WP/225, WP/250 (Revisión núm. 1), WP/429, WP/430 y WP/447.

**20.2 DISPOSICIONES GENERALES, RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL**

20.2.1 El Consejo presentó un informe (WP/51) acerca del avance de la OACI desde el 38º período de sesiones de la Asamblea con respecto a asuntos relacionados con la aviación civil y el medio ambiente, incluyendo las actividades de la Secretaría, el trabajo del CAEP y la cooperación con otras organizaciones. La nota contenía información detallada sobre el acuerdo de la CAEP/10 en cuanto a una nueva norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones propuesta para el Volumen III del Anexo 16 y una nueva norma sobre materia particulada no volátil (nvPM) para los motores de aeronaves propuesta para el Volumen II del Anexo 16. En la WP/51 se incluyó también información sobre el Doc 9184, *Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2, Utilización del terreno y control del medio ambiente*, actualizado, una nueva circular sobre la participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación, y una reseña del análisis de los beneficios medioambientales de la implementación del Bloque 0 de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). En la nota se abordaron las últimas novedades en el trabajo de la OACI en relación con el ruido de las aeronaves, lo que incluyó la tarea continua para elaborar una nueva norma sobre ruido supersónico con respecto a las aeronaves futuras. Se proporcionó información detallada acerca de la intensa cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Organización Marítima Internacional (OMI), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la participación en el proceso de elaboración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Se señaló que el Consejo estuvo de acuerdo con todas las recomendaciones de la reunión CAEP/10 y que se estaba consultando a los Estados con respecto a las enmiendas propuestas del Anexo 16, Volúmenes I y II, y la primera edición del nuevo Volumen III.

20.2.2 El Comité reconoció el progreso importante logrado por la OACI, en abordar la cuestión relativa al impacto del ruido, la calidad del aire local y las emisiones mundiales, y puso énfasis en la importancia de este trabajo técnico.

20.2.3 Conforme a lo solicitado por el 38º período de sesiones de la Asamblea, el Consejo presentó la nota WP/55 y Corrigendo núm. 1, para informar sobre la evaluación del CAEP acerca de las tendencias medioambientales para el impacto presente y futuro del ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves. A pesar de que se prevé que, para 2040, el tráfico aéreo internacional aumente 4,2 veces, se proyecta que el consumo de combustible aumente sólo entre 2,8 y 3,9 veces en el mismo período. Con respecto a los combustibles alternativos sostenibles, la incertidumbre es significativa

cuando se trata de predecir la contribución de su utilización a largo plazo. No obstante, basándose en los escenarios evaluados por el CAEP, es posible que hasta el 100% de la demanda de combustible para reactores de la aviación internacional pueda satisfacerse para 2050. En este caso, basándose en los supuestos del análisis, las emisiones netas de CO<sub>2</sub> podrían reducirse en un 63%. El desarrollo futuro de los combustibles alternativos dependerá en gran medida de las políticas e incentivos que haya para estos combustibles y de la eficacia de su uso en términos ecológicos y económicos. El CAEP actualizó también las tendencias relativas a las emisiones que afectan a la calidad del aire local y el ruido de las aeronaves. En todos los casos, las tendencias demostraron que se espera que las emisiones de los motores de las aeronaves y el ruido de las aeronaves sigan aumentando en el futuro, pero a un ritmo más lento que aquel del crecimiento del tráfico. Con respecto al ruido de las aeronaves, se prevé que para 2030 ya no aumente al incrementarse el tráfico, en el marco de un escenario optimista de mejoras tecnológicas y operacionales.

20.2.4 El Comité reconoció que es importante contar con una sola base sólida de información para deliberar y tomar decisiones con sensatez. El Comité recomendó que se respalden las tendencias ambientales como base para tomar decisiones en asuntos de medio ambiente y que se proporcione información actualizada al respecto a la próxima Asamblea. El Comité también instó a los Estados a presentar datos para responder a la solicitud de la Asamblea de informar acerca de las emisiones de la aviación.

20.2.5 El Comité examinó también la nota WP/28, en la que se informaba sobre las actividades relativas al Programa de asistencia técnica de la OACI, considerando todos los Objetivos estratégicos de la Organización, comprendida la protección del medio ambiente. En la nota se incluyó información acerca de asistencia relativa al medio ambiente y las iniciativas de creación de capacidad, tales como las alianzas con la Unión Europea, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

20.2.6 En la nota WP/48 y el Corrigendo núm. 1, el Consejo presentó una propuesta para la revisión de la Resolución A38-17, *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*, atendiendo a las novedades que tuvieron lugar desde el 38º período de sesiones de la Asamblea. Las revisiones surgen principalmente de las actividades de la Secretaría y el trabajo del CAEP.

20.2.7 En la nota WP/91, presentada por Suiza, Eslovaquia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados Miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), recalcó que Europa ha adoptado un enfoque integral para mitigar el impacto ambiental de la aviación internacional y, como parte de ese enfoque, apoya plenamente las actividades permanentes que se realizan en la OACI. En la nota se reconoce y apoya el importante trabajo realizado por el CAEP y la necesidad de que el CAEP funcione de la manera más libre, inclusiva y transparente posible. Asimismo, se destaca la importancia de priorizar la aplicación de las normas recomendadas por la CAEP/10 relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones y la concentración en masa de nvPM de los motores de las aeronaves, así como que siga desarrollándose la norma sobre concentración de nvPM en masa y en número.

20.2.8 En la nota WP/225, Guatemala, en nombre de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), presentó información sobre las novedades relativas al medio ambiente y la aviación civil. Se incluyeron detalles acerca de la consolidación de visiones y orientaciones, de las distintas organizaciones de aviación civil, con respecto al medio ambiente y la aviación civil en

América Latina. En la nota se invita a la Asamblea a incorporar las estrategias y la visión del medio ambiente de la región latinoamericana en los documentos que se elaboran en la OACI y se invitó a la Asamblea a requerir que se amplíe la representación de los Estados miembros de la CLAC en el CAEP.

20.2.9 En la nota WP/170, el Canadá destacó los avances en la actuación y funcionalidad definidas de los sistemas de navegación que han dado lugar a operaciones de aeronave más eficientes, lo cual genera, a su vez, oportunidades de reducir tanto las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) como el ruido de las aeronaves. Sin embargo, en las inmediaciones de los aeródromos, habitualmente estas mejoras se traducen en una concentración del ruido percibido, debido a que son más las aeronaves que siguen el mismo perfil de aproximación eficiente. En la nota se alienta a los Estados a que contribuyan con datos sobre los efectos del ruido en las inmediaciones de los aeródromos, y se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que elabore un enfoque pragmático para que, al implantarse los procedimientos PBN, se logre un equilibrio entre el impacto de los GEI y del ruido.

20.2.10 En la nota WP/250, Revisión núm. 1, la República de Corea mencionó la experiencia en implantar derechos relacionados con el ruido en sus aeropuertos y destacó la falta de normalización de la cuestión dentro de los Estados miembros de la OACI. La República de Corea consideró que son insuficientes las actuales directrices de la OACI sobre derechos relacionados con el ruido y pidió que los Estados compartan entre sí sus mejores prácticas en el sitio web de la OACI, a fin de elaborar directrices perfeccionadas de la OACI en el futuro. En la nota se proponía que la OACI examinara sus métodos recomendados sobre dichos derechos y que proporcionara a sus Estados miembros un tablón de “anuncios” en el sitio web oficial de la OACI con objeto de que puedan compartir libremente conocimientos e información sobre políticas con miras a perfeccionar las directrices de la OACI.

20.2.11 En la nota WP/210, Revisión núm. 1, los Estados Unidos reconocieron el progreso logrado en reducir el ruido y el impacto de la calidad del aire local por medio de la elaboración de políticas y normas, y alentaron a los Estados a que se abstengan de fijar restricciones operacionales basándose en las normas de la OACI relativas a la certificación de las emisiones en el medio ambiente; se alentó a los Estados miembros de la OACI a seguir el enfoque equilibrado en la gestión del ruido de las aeronaves. En la nota se acogió con beneplácito la recomendación del CAEP para que se convirtiera el límite del índice de humo de la norma de certificación en norma basada en emisiones de partículas no volátiles (nvPM), reconociendo que esto constituye otro paso para reducir las emisiones de la aviación en la fuente. Los Estados Unidos alentaron a los Estados miembros a seguir tratando de elaborar una norma sobre niveles máximos de emisiones de nvPM de los motores durante la Reunión CAEP/11, en febrero de 2019, y apoyaron que se agregaran las emisiones de nvPM de los motores de las aeronaves al proceso del CAEP de examen de tecnologías y establecimiento de metas.

20.2.12 En la nota WP/152, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) acogió con beneplácito la adopción por el CAEP de las recomendaciones sobre la primera norma de certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones y la primera norma relativa a las nvPM para los motores de las aeronaves. La IATA puso énfasis en que las normas de la OACI deberían conservar su propósito original y, también, instó a los Estados a abstenerse de imponer restricciones operacionales o gravámenes sobre las emisiones con base en la norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub>. En cuanto al ruido de las aeronaves, la IATA destacó la importancia del enfoque equilibrado de gestión del ruido de las aeronaves y se opuso decididamente a la eliminación gradual de aeronaves que cumplen las disposiciones del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, así como apoyó la solicitud a los Estados de que no permitan restricciones operacionales cuyo objeto sea el retiro de aeronaves que cumplen las disposiciones del Anexo 16, Capítulos 4 y 14.

20.2.13 El Comité agradeció cinco notas de estudio (WP/156, WP/223, WP/429, WP/430 y WP/447) que se presentaron a título informativo. No se presentaron ante la reunión, pero se resumen a continuación:

20.2.14 En la nota WP/156, la Argentina proporcionó información detallada sobre su propuesta para crear un curso TRAINAIR-PLUS centrado en los procedimientos de atenuación del ruido para helicópteros. El curso se basaría en la experiencia del ejército argentino en operaciones en la Antártica, que es una zona ambientalmente protegida, y los beneficios de los procedimientos de atenuación del ruido en las operaciones en zonas urbana densamente pobladas. El objetivo sería que las tripulaciones de helicópteros utilicen al máximo procedimientos de atenuación del ruido mediante la práctica activa de estos procedimientos. Se incluirían también los aspectos teóricos del ruido de los helicópteros.

20.2.15 En la nota WP/223, Indonesia proporcionó detalles sobre la implantación de las normas de certificación del Anexo 16, Volumen I, en su marco normativo nacional, por medio de un decreto ministerial. Asimismo, informó acerca de la iniciativa en curso para expedir certificados de homologación acústica para la flota aérea nacional de Indonesia. Hasta ahora, la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia ha expedido 1 119 de dichos certificados.

20.2.16 En la nota WP/429, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) proporcionó información sobre su colaboración activa con otras entidades de la industria de la aviación y con la OACI, en relación con la protección del medio ambiente, la cual figuraba en las resoluciones acordadas por la Asamblea General mundial del ACI (WAGA) en septiembre de 2016. Asimismo, se presentaron proyectos del ACI para asistir a los aeropuertos miembros a abordar de manera eficaz la cuestión de los impactos ambientales de las actividades, entre los que cabe destacar los relativos a la acreditación de reducciones de carbono para aeropuertos, la herramienta para notificar el carbono y las emisiones de los aeropuertos (ACERT) y el uso de energía renovable sostenible en los aeropuertos.

20.2.17 En la nota WP/430, la República de Corea, basándose en la *Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829) de la OACI, informó que actualmente está implantando políticas en materia de reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones de operación impuestas a aeronaves. La República de Corea designó seis aeropuertos regionales que requieren reducir el ruido en la fuente y que necesitan ser objeto de vigilancia gubernamental, y tres de estos están aplicando procedimientos operacionales de atenuación del ruido. El gobierno está asistiendo a las comunidades que se ven afectadas por el ruido de las aeronaves y creó una institución que se encarga de atender las consultas con las partes interesadas. La República de Corea desearía obtener ideas o consejo de los Estados miembros de la OACI en materia de gestión del ruido.

20.2.18 En la nota WP/447, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) presentó detalles sobre la nueva investigación en materia de contaminación del aire en aeropuertos, fuentes de contaminación y exposición de los empleados a partículas ultrafinas y medidas para limitar la contaminación. En la nota se sugería incorporar en la *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* la contaminación del aire creada por los motores diésel. La ITF también aportó a la labor de la OACI su experiencia y conocimientos.

20.2.19 El Comité acogió con beneplácito el progreso alcanzado por la reunión CAEP/10, así como el acuerdo sobre la nueva norma de certificación de CO<sub>2</sub> para aviones del Anexo 16, Volumen III, y una nueva norma propuesta sobre materia particulada no volátil (nvPM) del Anexo 16, Volumen II. El Comité alentó la priorización de la aplicación de estas normas, así como la elaboración ulterior de futuras normas sobre la masa y el número de la nvPM. Diversos Estados afirmaron su determinación de seguir apoyando la labor del CAEP y alentaron a los demás a hacer lo mismo.

20.2.20 El Comité tomó nota de las cuestiones sobre la composición del CAEP que se plantearon en relación con aumentar la participación de los Estados de la CLAC y recomendó que, como se relaciona con cuestiones administrativas del CAEP, esto sea tratado por el Consejo.

20.2.21 En relación con el trabajo para equilibrar los efectos de las emisiones de GEI y del ruido al implantar los procedimientos PBN, el Comité reconoció que la interdependencia de los distintos efectos ambientales constituye uno de los principios clave que deben considerarse en la labor del CAEP, y que debería alentarse a este órgano a continuar esta labor con una contribución mayor de datos de los Estados.

20.2.22 El Comité tomó nota de que la información sobre los derechos relacionados con el ruido está incluida en varios documentos de la OACI [p. ej., *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100), *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184)], y que la base de datos de derechos relacionados con el ruido también está disponible a partir del sitio web de la OACI para el medio ambiente. El Comité recomendó que la propuesta de revisar los métodos recomendados de la OACI para los derechos en cuestión se señale a la atención del CAEP para que la considere en consulta con el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP).

20.2.23 El Comité recomendó que la Asamblea reafirme su compromiso respecto del enfoque equilibrado, reconociendo que no deberían aplicarse restricciones operacionales como primer recurso y sólo después de considerar cada uno de los demás elementos. Si bien reconocieron esto, algunos Estados destacaron la utilidad de cierto grado de restricciones operacionales en circunstancias locales específicas y consideraron que el texto propuesto para la resolución no impide que los Estados apliquen restricciones operacionales según la homologación acústica de las aeronaves. Se tomó nota además de que al evaluar las restricciones por ruido debería considerarse la posibilidad de que las restricciones operacionales terminen trasladando los problemas de ruido de un Estado a otro.

20.2.24 El Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la siguiente Resolución:

**Resolución 20/1: 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 A38-17 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 A38-17 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados; y

*Considerando* la necesidad de reflejar la evolución posterior al 38º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución enunciados más adelante, junto con las Resoluciones A39-XY: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A39-XZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 39º 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 las Resoluciones A39-XY: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A39-ZZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)* sustituyen a las Resoluciones A38-17 y A38-18.

## 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, el reciclaje de aeronaves, la utilización de fuentes de energía limpia, renovable y sostenible, la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en el 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;

*Reconociendo* que la labor de la Organización relacionada con el medio ambiente contribuye a 10 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

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

*Reconociendo* que se ha logrado un progreso considerable respecto a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y que las aeronaves producidas actualmente son 80% más eficientes en su consumo de combustible y 75% más silenciosas que las de los años sesenta;

*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, tanto respecto a la calidad del aire local como al clima mundial;

*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 siga evaluando 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, el consumo de combustible de aviación, el rendimiento del combustible en el sistema de aviación y las emisiones de materia particulada (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de los

motores de las aeronaves, reflejando la labor de la Organización, los planes de acción presentados por los Estados, el plan mundial de navegación aérea de la OACI, los normas y métodos recomendados de la OACI y las políticas y 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 esta medida a los Estados miembros;

*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 esta medida a los Estados miembros;

*Acogiendo con satisfacción* la recomendación del CAEP sobre una nueva norma relativa a las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM);

*Acogiendo con satisfacción* la recomendación del CAEP sobre una nueva norma mundial de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones que, una vez adoptada, constituirá el Volumen III del Anexo 16, *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*.

*Reconociendo* que la norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> es una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y que no se la concibió para que sirva de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

*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<sub>x</sub>) 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 adopción por el Consejo, en marzo de 2014, 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 con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a 55 toneladas;
3. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma relativa al ruido para aplicarla el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha a los rotores basculantes;
4. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones para aplicarla a partir del 1 de enero de 2020 o después de esa fecha a los nuevos tipos de avión, excepto los nuevos tipos de avión que tengan una MTOM inferior o igual a 60 toneladas y una capacidad máxima de 19 asientos para los cuales la fecha de aplicación sería el 1 de enero de 2023 o posterior;
5. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones para aplicarla el 1 de enero de 2023 o después de esa fecha a los aviones en producción con una fecha de cese de la producción del 1 de enero de 2028;
6. *Insta* a los Estados a reconocer que la norma de certificación de CO<sub>2</sub> no se concibió para que sirva como base para imponer restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

7. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la nueva norma de nvPM para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN para las cuales la fecha de fabricación de cada motor sea el 1 de enero de 2020 o después de esa fecha;
8. *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;
9. *Pide* al Consejo que se asegure de que el 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;
10. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;
11. *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;
12. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula dispositiva 8 de este apéndice; y
13. *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;

*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; y

*Tomando nota* de que el análisis de las tendencias en materia de ruido de las aeronaves realizado por el CAEP indica que, en una hipótesis de mejoras tecnológicas avanzadas, el aumento de las operaciones de aeronaves dejaría de provocar un aumento en el área de curva de ruido después de 2030;

*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. *Acoge con satisfacción* el progreso logrado hasta la fecha respecto al ruido de las aeronaves y alienta a los Estados, fabricantes y explotadores a que sigan participando en la labor de la OACI relativa a dicho ruido y aplicando tecnologías y políticas que reduzcan su efecto en las comunidades en las cercanías de los aeropuertos;
3. *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;
4. *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;

5. *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;
6. *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;
7. *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
8. *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, Capítulos 3 ó 4;
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, las normas que figuran en el Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y 14, 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, Capítulos 4 y 14, 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 reemplacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

*Reconociendo* que, una vez implantada, la norma contenida en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 14, aumentará las oportunidades para que los explotadores reemplacen las aeronaves en las 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

*Reconociendo* que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, figuran textos de orientación actualizados sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el ruido;

*Reconociendo* que la *Circular sobre la participación de la comunidad en la gestión del medio ambiente* de la OACI constituye un complemento de las políticas actuales de gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores;

*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 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;

*Reconociendo* la labor en curso para elaborar una nueva norma relativa al ruido supersónico para futuras aeronaves y comprender el estado actual del conocimiento del estampido sónico, la investigación y los proyectos de aviones supersónicos;

*Reconociendo* que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar entre 2020 y 2025;

*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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> 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 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 NO<sub>x</sub>, 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 NO<sub>x</sub>, 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<sub>x</sub> 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 nvPM;
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<sub>x</sub> 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.

— — — — —

**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**

21.1 No se presentaron notas de estudio exclusivamente bajo la Cuestión 21. Por lo tanto, el proyecto de texto del informe sobre la Cuestión 21 se incluye en el informe sobre la Cuestión 20.

— FIN —