

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización****POLÍTICAS Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES DE LA OACI**

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) considera que las políticas y las normas internacionales garantizan que se aborde el impacto medioambiental de la aviación de manera sistemática y con un alto nivel de uniformidad. La IATA destaca la necesidad de que la OACI siga garantizando la integridad y la independencia de los procesos técnicos, así como criterios que puedan aportar contexto a las decisiones de la OACI en materia de políticas, por lo que invita a la Asamblea a reiterar su apoyo al enfoque equilibrado de la OACI. La IATA manifiesta su preocupación por la proliferación de impuestos medioambientales que no resuelven eficazmente el impacto medioambiental del transporte aéreo.

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

- reiterar que las normas de la OACI en materia de certificación medioambiental se han creado a efectos de certificación y no para servir de base a la imposición de restricciones operativas ni de tasas sobre emisiones;
- tomar nota de que la IATA opina que toda decisión sobre la imposición de límites de certificación a aeronaves supersónicas ha de basarse en datos y en información de análisis, a fin de garantizar que se ajuste a los Términos de referencia del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP);
- reiterar su apoyo al enfoque equilibrado de la OACI e instar a los Estados a que lo adopten a la hora de abordar los problemas de ruido en sus aeropuertos;
- reafirmar los principios previamente acordados sobre la retirada progresiva de aeronaves subsónicas que superan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, así como la introducción de restricciones operativas en materia de ruido local;
- tomar nota del apoyo de la IATA a las políticas de la OACI, según las cuales se reconoce que las tasas medioambientales solo deberían aplicarse en aeropuertos que experimenten problemas de calidad del aire local o de ruido definidos y que, de introducirse, deberían imponerse en forma de cargo y no de impuesto, además de que los fondos recaudados deberían aplicarse, en primer lugar, a mitigar el impacto medioambiental de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo aborda los objetivos estratégicos: protección medioambiental.
<i>Implicaciones económicas:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI desempeña un papel principal en las labores encaminadas a reducir el impacto medioambiental de la aviación. Las políticas y las normas internacionales garantizan que se aborde el impacto medioambiental de la aviación de manera sistemática, con un alto nivel de uniformidad en los reglamentos, las normas y los procedimientos. Este extremo resulta fundamental para garantizar el funcionamiento eficiente y ordenado del sistema de transporte aéreo actual, en beneficio de todas las partes interesadas, incluidos pasajeros y transportistas.

1.2 Las normas medioambientales de la OACI son un importante medio para garantizar mejoras tecnológicas y para que las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves puedan predecir la reglamentación, lo que a su vez beneficia a las personas y las empresas que utilizan sus servicios. Por lo tanto, la IATA aconseja encarecidamente que el CAEP adopte las recomendaciones relativas a una normativa sobre número y materia particulada no volátil para los motores de las aeronaves.

1.3 Tal como han reconocido la Asamblea y el CAEP, las normas de la OACI en materia de certificación medioambiental se han creado a efectos de certificación y no para servir de base a la imposición de restricciones operativas ni de tasas sobre emisiones. La IATA apoya, por lo tanto, el texto propuesto en el párrafo 7 del Apéndice B del Borrador del documento de trabajo de la Asamblea – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes relativas a la protección medioambiental de la OACI– Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (A40-WP/054).

2. NUEVAS TECNOLOGÍAS, INCLUIDAS LAS SUPERSÓNICAS

2.1 La IATA sigue otorgando máxima prioridad a seguir avanzando en la mitigación del impacto medioambiental de la aviación. Esperamos que las nuevas tecnologías, entre otras las aeronaves supersónicas, no pongan en peligro dichos avances. La IATA respalda además el principio de que el estampido sónico de las aeronaves no debería generar una situación inaceptable para el público. No obstante, reconociendo que lo que puede resultar aceptable en última instancia constituye una decisión política, la IATA insta a la OACI a seguir garantizando la integridad y la independencia de los procesos técnicos y criterios en los que puedan basarse las decisiones políticas de esta organización que adopten su Consejo y la Asamblea.

2.2 La IATA considera importante conservar la integridad del proceso actual para fijar una normativa, el carácter técnico del CAEP y los Términos de referencia del CAEP utilizados para elaborar y presentar recomendaciones en relación con las normas medioambientales. Toda decisión sobre los límites de certificación correspondientes a aeronaves supersónicas han de basarse en datos y en información de análisis, a fin de garantizar que sean acordes a los Términos de referencia del CAEP.

2.3 Los intentos por trasladar conceptos tales como el malestar o la aceptación del público (que pese a resultar importantes tienen un carácter enormemente subjetivo y se ven influidos por factores locales) a los Términos de referencia del CAEP o las recomendaciones de este órgano en materia de requisitos de certificación pondrían en peligro su función técnica, así como las bases objetivas de las recomendaciones sobre normas de certificación, con lo que se ralentizaría y menoscabaría el proceso de fijación de una normativa. Por consiguiente, la IATA apoya el planteamiento tradicional de la OACI relativo a la separación de las evaluaciones técnica y política.

3. **POLÍTICAS DE LA OACI EN MATERIA DE GESTIÓN DEL RUIDO Y RESTRICCIONES OPERATIVAS**

3.1 La IATA invita a la Asamblea a reiterar su apoyo al enfoque equilibrado de la OACI e insta a los Estados a respetarlo a la hora de valorar y abordar problemas de ruido en sus respectivos aeropuertos, tal como propone el Apéndice C del Borrador del documento de trabajo de la Asamblea – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes relativas a la protección medioambiental de la OACI – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (A40-WP/054).

3.2 A la IATA le gustaría destacar la importancia de la planificación territorial como elemento del enfoque equilibrado de la OACI. Puesto que la planificación territorial incide directamente en el número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves, resulta esencial contar con políticas adecuadas en esta materia para mantener la reducciones del ruido alcanzadas con la introducción de aeronaves más silenciosas. Por lo tanto, invitamos a la Asamblea a reafirmar que se anime a los Estados a aplicar políticas para limitar la implantación de tareas de construcción incompatibles en zonas sensibles a los ruidos, tal como propone el Apéndice F del Borrador del documento de trabajo de la Asamblea – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes relativas a la protección medioambiental de la OACI – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (A40-WP/054).

3.3 Asimismo, invitamos a la Asamblea a reafirmar los principios previamente acordados sobre la retirada progresiva de aeronaves subsónicas que superan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, así como la introducción de restricciones operativas locales en materia de ruido, tal como se propone en los Apéndices D y E del Borrador del documento de trabajo de la Asamblea – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes relativas a la protección medioambiental de la OACI – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (A40-WP/054).

3.4 La introducción de restricciones operativas específicas para aeronaves puede repercutir de manera importante en las compañías aéreas, puesto que podrían impedirles operar en aeropuertos usando el avión más adecuado para ese mercado específico y, por lo tanto, satisfacer las exigencias de las personas y las empresas que contraten sus servicios. Por consiguiente, una restricción operativa podría provocar un uso deficiente de la capacidad aeroportuaria, un aumento de los costes de explotación y posiblemente también mayores emisiones, si la aeronave de sustitución presenta una eficiencia energética inferior a la de otra más adecuada para dicho mercado y la distancia del vuelo asociada. Si las restricciones operativas tienen por objeto la retirada o retirada progresiva de una aeronave certificada conforme a la normativa de la OACI en materia de ruido, menoscaban la función de las normas internacionales a la hora de garantizar un alto nivel de uniformidad y estabilidad de la regulación. Habida cuenta del carácter internacional del transporte aéreo y la amplia vida útil de una aeronave, las compañías aéreas deben tener garantías de que los aviones certificados de acuerdo con toda la normativa aplicable puedan utilizarse en todo el mundo a lo largo de toda su vida útil, sin restricciones inapropiadas que obstaculicen el transporte aéreo internacional.

3.5 Las prohibiciones de operar durante la noche limitan la capacidad de las compañías aéreas para programar los vuelos de forma óptima y facilitar la conectividad de los viajeros. Además agravan las limitaciones existentes en cuanto a capacidad y pueden provocar una intensificación de las aglomeraciones, en especial a última hora de la tarde y primera hora de la mañana. Por otra parte, si las prohibiciones nocturnas no ofrecen suficiente margen para que los vuelos con retraso puedan operar, las compañías aéreas podrían tener que desviar vuelos a otros aeropuertos o retrasarlos hasta el día siguiente. Esto provoca graves inconvenientes a los viajeros de los vuelos desviados y retrasados, así como de otros vuelos afectados al mismo tiempo por los cambios en las operaciones de las compañías aéreas.

3.6 La experiencia reciente ha demostrado además que, si no se respetan las políticas de la OACI relativas a las restricciones operativas en materia de ruido local, se podría penalizar a los operadores que usan aeronaves de última generación y, por lo tanto, menoscabar el empeño por mejorar la situación aeroportuaria en cuanto a ruido. Cabe destacar que podría darse dicha situación si una restricción operativa no se basa en la eficacia de la aeronave en cuanto a ruido (determinada por el procedimiento de certificación llevado a cabo en consonancia con el Anexo 16, Volumen I) sino en supuestos no demostrados sobre su eficacia en materia de ruido.

4. **TASAS MEDIOAMBIENTALES**

4.1 En los últimos años, las administraciones nacionales han recurrido cada vez más el sector del transporte aéreo como fuente de ingresos, amparándose en justificaciones de carácter medioambiental. Con demasiada frecuencia, dichas tasas han consistido en impuestos cuya recaudación no se ha destinado a mitigar el impacto medioambiental de la aviación o, en el mejor de los casos, solo ha tenido un efecto marginal.

4.2 La IATA está preocupada por la proliferación de este tipo de impuestos, puesto que aumentan aún más la carga administrativa y económica del sistema de transporte aéreo sin abordar el impacto medioambiental de la aviación de manera rentable. En concreto, no se ha demostrado la eficacia de las tasas como incentivo para introducir aeronaves más limpias y silenciosas, puesto que las opciones en cuanto a flota se basan principalmente en las necesidades del mercado, el proceso normal de renovación de la flota y consideraciones tales como la capacidad y la eficacia energética.

4.3 En realidad, la principal repercusión de los impuestos ha sido aumentar el coste global del transporte aéreo para los pasajeros y los transportistas que lo utilizan y, por lo tanto, han desincentivado su uso. Si el tráfico disminuye, las oportunidades económicas que ofrece el transporte aéreo se ven afectadas, con una oscilación de los impactos en la cadena de suministro de transporte aéreo y en sectores especialmente dependientes de la aviación como es, en particular, el turístico.

4.4 La IATA subraya, por lo tanto, la importancia que reviste aplicar las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082) y destaca que las tasas medioambientales solo deberían aplicarse en los aeropuertos que experimenten problemas de calidad del aire local o de ruido definidos y que, de introducirse, deberían imponerse en forma de cargo y no de impuesto, además de que los fondos recaudados deberían aplicarse, en primer lugar, a mitigar el impacto medioambiental de la aviación.