

**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**

**TRATAMIENTO DEL IMPACTO DEL RUIDO DE LAS AERONAVES  
Y LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

**RESUMEN**

La OACI y sus Estados miembros se han comprometido a no limitarse exclusivamente a reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido significativo de las aeronaves sino también a reducir el impacto de las emisiones de la aviación sobre la calidad del aire local mediante políticas, normas y orientaciones. Los Estados Unidos desean reconocer el progreso logrado en cada una de estas áreas y alentar a los Estados miembros a abstenerse de fijar restricciones a las operaciones basadas en normas ambientales.

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

- a) alentar a los Estados a que eviten fijar restricciones a las operaciones con base en las normas de certificación de emisiones ambientales de la OACI;
- b) alentar a los Estados a seguir el enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves, y a evitar imponer restricciones a las operaciones hasta tanto no se hayan agotado todas las demás posibles soluciones;
- c) reafirmar el compromiso con respecto al enfoque equilibrado, incluida la orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves (Doc 9829), reconociendo que las restricciones a las operaciones no deberían aplicarse como primer recurso y en todo caso, sólo después de haber considerado cada uno de los demás elementos;
- d) avalar la recomendación del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) al Consejo de la OACI, de convertir el límite del índice de humo de la norma de certificación en norma basada en emisiones de partículas no volátiles (nvPM) y reconocer que constituye otro paso para reducir las emisiones de la aviación en la fuente; y
- e) reconocer el progreso y el trabajo en curso para tratar el impacto de las emisiones en la calidad del aire local y apoyar la realización de un trabajo ulterior para desarrollar un nivel de rigurosidad con respecto a la norma sobre las emisiones de materia particulada no volátil de los motores que remplazará a la norma basada en el índice de humo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta 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>	<i>Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves (Doc 9829) de la OACI</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI y sus Estados miembros se han comprometido no sólo a limitar o reducir el número de personas afectadas por el ruido significativo de las aeronaves sino también reducir los impactos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local. La OACI y sus Estados miembros han dado pasos significativos para reducir el ruido y el impacto en la calidad del aire local mediante políticas, normas y orientaciones. Los Estados Unidos desean reconocer el progreso logrado en cada uno de estos ámbitos y alentar a que se realicen más esfuerzos para reducir el ruido de la aviación y los impactos en la calidad del aire local.

## 2. REDUCCIÓN DE LOS IMPACTOS DEL RUIDO

2.1 En febrero de 2013, el Comité sobre la aviación y el cambio climático (CAEP) recomendó la adopción de la norma sobre el ruido de las aeronaves del “Capítulo 14”. Los Estados Unidos están elaborando normas para adoptar la norma de la OACI sobre el ruido de las aeronaves del “Capítulo 14” como la norma de “*Stage 5*” según la legislación de los Estados Unidos. Instamos enfáticamente a los Estados a no introducir restricciones a las operaciones para las aeronaves que cumplen con la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y/o 14.

2.2 En 2001, la OACI adoptó el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves que se reflejó en la Resolución A38-17 de 2013. El enfoque equilibrado comprende cuatro elementos principales: 1) reducción del ruido de las aeronaves en la fuente; 2) medidas para la planificación y gestión del uso de los terrenos; 3) procedimientos operacionales de atenuación del ruido; y 4) restricciones a las operaciones, con el objetivo de tratar el problema del ruido de la manera más eficiente en términos de costos.

2.3 El enfoque equilibrado exige un enfoque adaptado a la situación concreta de cada para el tratamiento del ruido, y por lo tanto debería considerarse cada uno de los elementos. Sin embargo, cabe señalar que, tal como se acordó en la 33ª Asamblea en 2001, y como se ha reafirmado desde entonces, no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso sino después de haber tenido en cuenta los beneficios que podrían obtenerse de otros elementos y de manera acorde con el Apéndice E de la Resolución A38-17.

2.4 Los Estados Unidos han sido objeto de un aumento de quejas de parte del público y del sector político sobre la exposición al ruido de las aeronaves como resultado de la implantación de la Navegación basada en la performance (PBN) y otros cambios de procedimientos debidos a las mejoras de la tecnología. Debido a estas inquietudes relacionadas con el ruido, los Estados Unidos siguen concentrándose en la aplicación del enfoque equilibrado para reducir los impactos del ruido en nuestras comunidades. La Administración Federal de Aviación (FAA) utiliza un marco de gestión de ruido que incorpora todos los elementos del enfoque equilibrado. Recientemente, los Estados Unidos han dado un mayor énfasis a áreas como la participación de la comunidad, procedimientos operativos de atenuación del ruido e investigación sobre el impacto del ruido de la aviación. De hecho, la FAA actualizó recientemente una versión de su *Community Involvement Manual* (Manual de Participación de la Comunidad). Además, el *Noise Compatibility Planning Program (14 CFR Part 150)* de la FAA es un programa normativo conforme al cual los aeropuertos elaboran planes para gestionar y tratar el ruido de las aeronaves. Por otra parte, para obtener una restricción de operación los aeropuertos deben presentar una solicitud a la FAA, de conformidad con el *14 CFR Part 161*, y demostrar una serie de factores, incluyendo una demostración de que existe un problema de ruido que no está siendo tratado suficientemente mediante los otros elementos del enfoque equilibrado y que la restricción es razonable, no puede lograrse mediante otros medios menos gravosos, y no constituye una carga para el comercio interestatal.

2.5 Los Estados Unidos alientan a otros Estados miembros de la OACI a seguir apoyando el enfoque equilibrado y a aplicarlo en forma acorde para el tratamiento del ruido. En particular, el concentrarse exclusivamente en las restricciones a las operaciones como medio para reducir el ruido no está de acuerdo con el enfoque equilibrado. En su lugar, los Estados deberían considerar todos los principios del enfoque equilibrado y aplicar restricciones a las operaciones únicamente después de haber considerado los beneficios que se pueden obtener con lo demás elementos del enfoque equilibrado y en forma acorde con la Resolución A38-17 de la Asamblea de la OACI.

### **3. REDUCCIÓN DEL IMPACTO DE LAS EMISIONES EN LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL**

3.1 El tratamiento de los posibles impactos de las emisiones de las aeronaves en la calidad del aire local es un elemento importante para reducir los impactos de la aviación en el medio ambiente. Las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM) de los motores de las aeronaves tienen la posibilidad de afectar a la calidad del aire local. Aunque las emisiones de las aeronaves son la única fuente de las contribuciones totales a la calidad del aire local, es importante desarrollar una mejor comprensión científica de los impactos de la aviación y tomar medidas para reducir aún más los impactos de estas emisiones.

3.2 En febrero de 2016, el CAEP aprobó y recomendó que la OACI adoptara una nueva norma sobre materia particulada no volátil para los motores de las aeronaves fijada a un nivel normativo que coincida con la norma de visibilidad en función del índice de humo. Esta nueva norma exige que todos los motores nuevos y en producción obtengan la certificación sobre emisiones de materia particulada no volátil para el 1 de enero de 2020, o antes de esta fecha. La adopción de la norma sobre materia particulada no volátil es el primer paso de un proceso de establecimiento de normas acordado por los miembros del CAEP para sustituir la norma basada en el índice de humo y reducir aún más los impactos de la aviación en la calidad del aire local. A fin de lograr una reducción exitosa de los impactos en la calidad del aire local, los Estados Unidos alientan a los Estados miembros a seguir buscando establecer un primer nivel de rigor de la norma sobre emisiones de materia particulada no volátil, para la reunión CAEP/11 prevista para febrero de 2019. Además, los Estados Unidos apoyan el que se agreguen las emisiones de materia particulada no volátil de los motores de las aeronaves a la revisión tecnológica y al proceso de fijación de normas del CAEP.

### **4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados a que eviten fijar restricciones a las operaciones con base en las normas de certificación de emisiones ambientales de la OACI;
- b) alentar a los Estados a seguir el enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves, y a evitar imponer restricciones a las operaciones hasta tanto no se hayan agotado todas las demás posibles soluciones;
- c) reafirmar el compromiso con respecto al enfoque equilibrado, incluida la orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves (Doc 9829), reconociendo que las restricciones a las operaciones no deberían aplicarse como primer recurso y en todo caso, sólo después de haber considerado cada uno de los demás elementos;
- d) avalar la recomendación del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) al Consejo de la OACI, de convertir el límite del índice de humo de la norma de certificación en norma basada en emisiones de partículas no volátiles (nvPM) y reconocer que constituye otro paso para reducir las emisiones de la aviación en la fuente; y

- e) reconocer el progreso y el trabajo en curso para tratar el impacto de las emisiones en la calidad del aire local y apoyar la realización de un trabajo ulterior para desarrollar un nivel de rigurosidad con respecto a la norma sobre las emisiones de materia particulada no volátil de los motores que remplazará a la norma basada en el índice de humo.

— FIN —