



A40-WP/625
P/52
2/10/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO

SOBRE LA CUESTIÓN 15

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 15 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo.
Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 15/1.

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

Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización

15.1 En su quinta 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 de la Organización en lo relativo a las disposiciones generales, el ruido de las aeronaves y la calidad del aire local (WP/54 y WP/57). Sobre la base de estos informes, el Comité Ejecutivo examinó las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A39-1, 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 (WP/57). Adicionalmente, se recibieron 15 notas presentadas por Estados y observadores: WP/81, WP/103, WP/104, WP/140, WP/175, WP/225, WP/226, WP/260, WP/261, WP/354, WP/372, WP/374, WP/409, WP/412 y WP/474.

15.2 Conforme a lo solicitado por el 39º período de sesiones de la Asamblea, el Consejo presentó la nota WP/54, para informar sobre las últimas actualizaciones de la Evaluación de tendencias ambientales de la OACI relativas al impacto presente y futuro del ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves. De 2015 a 2045 se prevé que, pese a que se proyecta que el tránsito aéreo internacional aumente 3,3 veces, el consumo de combustible solo aumente entre 2,2 y 3,1 veces. Según una serie de escenarios evaluados, hasta un 2,6% del consumo de combustible podría corresponder a SAF en 2025, y en 2050 sería posible físicamente satisfacer el 100 % de la demanda de combustible para reactores de la aviación internacional con combustibles de aviación sostenibles (SAF), lo que corresponde a una reducción de emisiones del 63%. Sin embargo, este nivel de producción de combustible solo se podría lograr con inversiones sumamente grandes de capital en infraestructura de producción de SAF y un marco reglamentario sustancial. Con respecto al ruido de las aeronaves y las emisiones que afectan la calidad del aire local, las tendencias muestran que se prevé que el impacto ambiental de la aviación siga aumentando en el futuro, pero a un ritmo más lento que aquel del crecimiento del tránsito. En el caso del ruido de las aeronaves, desde 2030, aproximadamente, es posible que el ruido de las aeronaves ya no aumente con el aumento del tránsito aéreo. Sería necesario que los Estados miembros adoptasen una serie de medidas ambiciosas para que se materializase ese escenario relativo al ruido.

15.3 El Comité reconoció que era importante contar con una única base sólida de información para una buena discusión y toma de decisiones. El Comité recomendó que se respaldaran las tendencias ambientales como base para la toma de decisiones en asuntos ambientales y que la próxima Asamblea recibiera nueva información sobre esa base. Dos Estados indicaron que debía haber mayor transparencia en torno al trabajo técnico detrás de la formulación de las tendencias medioambientales mundiales de la OACI.

15.4 El Consejo presentó un informe (WP/57) de los avances logrados por la OACI desde el 39º período de sesiones de la Asamblea sobre cuestiones relacionadas con la aviación civil y el medio ambiente. En la nota se describió la nueva norma relativa a la masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) para motores de aeronaves que figura en el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen II — Emisiones de los motores de las aeronaves*, y se incluyó información sobre el examen integrado de expertos independientes de las tecnologías de aeronaves y motores, así como las últimas novedades en la labor de la OACI en materia de ruido de las aeronaves. Con respecto a las mejoras operacionales, se destacó en la nota la labor relativa a la “colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos”; el análisis del consumo de combustible y las reducciones de emisiones de CO₂ a partir de la implementación, a más tardar en 2025, de los módulos del Bloque 0 y el Bloque 1 de las

mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); y los aspectos relativos a la participación de la comunidad de la implementación de la navegación basada en la performance (PBN). También se aporta información sobre la cooperación de la OACI con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el Grupo de Gestión Ambiental de las Naciones Unidas (GGA) y la iniciativa de Movilidad sostenible para todos (SUM4ALL).

15.5 El Comité reconoció el importante progreso de la OACI en el tratamiento de las repercusiones del ruido y las emisiones durante este trienio. También reconoció la importancia de que la OACI siga de cerca las tecnologías innovadoras relacionadas con el medio ambiente y otras que puedan afectarlo, incluidas nuevas fuentes de energía para la aviación, evaluando su efecto en el ruido y las emisiones y manteniendo y elaborando normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación pertinentes relativos al medio ambiente, según corresponda. Por sugerencia de un Estado, el Comité acordó hacer una corrección editorial al texto de la Resolución A39-1 de la Asamblea para reflejar el título del Doc 10127 de la OACI, como sigue: *Independent Expert Integrated Technology Goals Assessment and Review for Engines and Aircraft* [Evaluación y examen integrado de las metas tecnológicas para motores y aeronaves a cargo de expertos independientes].

15.6 En la nota WP/57, el Consejo también presentó una propuesta para la revisión de la Resolución A39-1 de la Asamblea, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, a la luz de las novedades registradas desde el 39° período de sesiones de la Asamblea. Las revisiones, presentadas a continuación en el párrafo 15.26, surgen principalmente de las actividades de la Secretaría y la labor llevada a cabo por el CAEP.

15.7 En la nota WP/103, Suiza, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), si bien reconoció la importancia de la innovación tecnológica, hizo hincapié en la importancia de velar por que el desarrollo de aviones supersónicos civiles no menoscabara los considerables esfuerzos realizados durante muchos años para reducir el impacto ambiental de la aviación ni tuviera efectos adversos o desmedidos en la seguridad operacional, la capacidad y las operaciones. En la nota se propuso examinar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para que tuvieran en cuenta los problemas e impactos que podrían presentarse al incorporar en el servicio los nuevos aviones supersónicos; asimismo, deberían prepararse las medidas de mitigación correspondientes, si procediera. También se propuso garantizar que no se produjera una situación inaceptable para el público debido a las operaciones de aviones supersónicos civiles a velocidades supersónicas y subsónicas.

15.8 En la nota WP/104, Polonia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC, puso de relieve que las mejoras en el rendimiento ambiental de la aviación eran fundamentales para alcanzar los objetivos ambientales de la OACI en cuanto al ruido y la calidad del aire, y con ello gestionar los impactos ambientales en las cercanías de los aeropuertos. En la nota se hacía hincapié en que se debía implementar en forma apropiada el Enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves y que cada uno de sus cuatro pilares debía mantenerse actualizado de modo de asegurar que esos pilares pudieran contribuir como parte del enfoque general. A este respecto, en la nota se proponían nuevas actualizaciones de la Resolución A39-1, Apéndice E, “Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido” sobre la base del Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves, Capítulo 4. Además, en la nota se afirmaba que debería elaborarse un enfoque completo para la gestión de la calidad del aire en torno de los aeropuertos. Si bien se respaldaba la nueva norma relativa a la masa y número nvPM,

ya que reforzaba el control de las emisiones de los motores en la fuente, en la nota se enfatizaba que la implementación de sistemas de gestión ambiental en los aeropuertos también debería proporcionar procesos esenciales para abordar aspectos de calidad del aire.

15.9 En la nota WP/226, Australia y Nueva Zelandia reconocieron los avances de la OACI en relación con el sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS), en especial, con respecto a la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la seguridad de la aviación. En la nota se expresaban inquietudes sobre los problemas emergentes del impacto del ruido de las operaciones de RPAS en la comunidad, sobre todo, en zonas edificadas y residenciales. A este respecto, en la nota se alentaba a los Estados a que compartieran sus experiencias de respuesta a los problemas del ruido de las aeronaves relacionados con las operaciones de RPAS.

15.10 En la nota WP/412, Costa Rica, con el patrocinio de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), presentó los avances que los Estados latinoamericanos habían realizado en materia de medio ambiente, enfocados en ruido y calidad del aire local, basados en lo establecido en el Anexo 16 y la Resolución A39-1. En la nota se informaba que los Estados miembros de la CLAC habían sido proactivos en cuanto a la promoción de iniciativas para mejorar el desempeño ambiental para lo cual habían realizado acciones para la reducción de ruido y mejora de la calidad del aire local, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, planificación de instalaciones aeroportuarias, entre otras, que se habían materializado a través de regulaciones aeronáuticas e importantes iniciativas que habían brindado exitosos resultados.

15.11 En la nota WP/140, Qatar propuso establecer grupos regionales de protección, planificación y ejecución ambiental de la aviación (AEPPIRG), que proporcionarían una plataforma para la cooperación regional a fin de atender a las novedades actuales y la problemática futura del cuidado del medio ambiente en la aviación. En la nota se señalaba que de esa forma se garantizarían el desarrollo y la ejecución coherentes de los programas de protección del medio ambiente y la aviación y de la documentación internacional y regional pertinente de forma armonizada dentro de las regiones y con arreglo a los SARPS de la OACI.

15.12 En la nota WP/261, los Estados Unidos expresaron su compromiso de promover el desarrollo de las aeronaves supersónicas como parte de sus esfuerzos más amplios en apoyo de la innovación en el transporte. También se reconocía la labor del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para desarrollar normas de homologación acústica de aterrizaje y despegue para aeronaves supersónicas y se declaraba esencial que continuara el avance en este campo. Se estaban examinando las políticas y los reglamentos sobre el ruido de las aeronaves supersónicas y las emisiones de los motores, y en la nota se proponía que continuaran los debates técnicos dentro del CAEP con miras a desarrollar SARPS de ruido de aterrizaje y despegue para que la industria pudiera avanzar en el desarrollo de aeronaves supersónicas. En la nota se expresaba que resultaba esencial llevar adelante un proceso basado en datos para la elaboración de SARPS sobre ruido para aeronaves supersónicas.

15.13 En la nota WP/374, la Federación de Rusia destacó la labor de la OACI en la oportuna elaboración de normas internacionales para todo tipo de aeronaves civiles; en particular, para el transporte supersónico (SST) y que varias empresas ya habían avanzado mucho en el desarrollo de aeronaves supersónicas. Teniendo en cuenta que se necesitaba una coordinación estrecha y eficaz entre los equipos de expertos del CAEP y la ANC se había sugerido al Consejo que considerara la posibilidad de que le diera prioridad a la elaboración de SARPS de la OACI para el SST. Se ponía de relieve que la Federación de Rusia participaba activamente en la investigación exhaustiva del SST del futuro y sus sistemas de propulsión y aportaría recursos, de ser necesario, para apoyar esta actividad en la OACI.

15.14 En la nota WP/260, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) presentaron opiniones sobre la gestión del ruido en los aeropuertos, incluidas consideraciones sobre la pertinencia de factores que no eran acústicos para definir estrategias de gestión del ruido y elaborar políticas apropiadas que abordaran los niveles de exposición acústica así como las molestias relacionadas con el ruido de aeronaves. En la nota también se proponía añadir la participación de la comunidad como elemento intersectorial del enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves.

15.15 En la nota WP/175, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) expresó su opinión sobre la necesidad de un enfoque coherente y uniforme para la elaboración de políticas y normas internacionales a fin de garantizar que se aborde el impacto medioambiental de la aviación. En la nota se destacaba la necesidad de que la OACI siguiera garantizando la integridad y la independencia de los procesos técnicos, así como criterios que pudieran aportar contexto a las decisiones de la OACI en materia de políticas, y se invitaba a la Asamblea a reiterar su apoyo al enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves. Asimismo, se manifestaba la preocupación por la proliferación de impuestos medioambientales que no resolvían eficazmente el impacto medioambiental del transporte aéreo.

15.16 En la nota WP/225, el ACI reconoció el progreso alcanzado por la OACI y vio con agrado el estudio exploratorio en curso del CAEP relativo a las aeronaves supersónicas y destinado a informar sobre los posibles impactos del ruido y las emisiones. También se expresaban las opiniones del ACI sobre las características acústicas de los nuevos participantes en el mercado de aeronaves supersónicas civiles y su cumplimiento de los SARPS actuales y futuros sobre ruido y emisiones equivalentes a los subsónicos. Además, en la nota se abordaba el problema del estampido sónico y las consecuencias de las operaciones de aeronaves supersónicas para el público en general y aspectos operacionales de integración del tránsito.

15.17 El Comité tomó en cuenta cinco notas de estudio presentadas con fines informativos, que no se presentaron a la sesión, pero se resumen a continuación:

15.18 En la nota WP/81, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) presentó su trabajo para mejorar el medio ambiente, estableciendo así las directrices denominadas “Libro Verde”. Ese documento se basaba en los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, específicamente en el manejo ambiental, energía, agua, tratamiento integral de residuos y gestión de materiales.

15.19 En la nota WP/372, la India describió su compromiso para lograr un crecimiento inclusivo y sostenible del sector de la aviación en la India, su intención de elaborar la política nacional de aviación ecológica, la visión, la misión, los objetivos estratégicos y las esferas clave de políticas, así como los esfuerzos que realizaba en ese sentido. Se hacía hincapié en que las políticas tenían por objeto mitigar el impacto en el medio ambiente del crecimiento de la aviación y garantizar el desarrollo sostenible del sector de la aviación en la India a través de un enfoque integral para abordar los problemas ambientales actuales y futuros.

15.20 En la nota WP/409, Sudáfrica informó de sus actividades en apoyo de la labor ambiental de la OACI, como sus contribuciones a las actividades del CAEP y la organización en Sudáfrica de la reunión del Grupo directivo del CAEP, en diciembre de 2019, y de sus contribuciones a las actividades de creación de capacidad de la OACI para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) (la cuestión 17 hacía referencia a ello).

15.21 En la nota WP/474, Chile reconoció la importancia de apuntar a fuentes de energía limpia, renovable y sostenible en la infraestructura aeroportuaria con la finalidad de alcanzar las normas para el crecimiento neutro en carbono. Chile instaba a los demás Estados a diseñar tecnologías nuevas e implementar las existentes para transformar la infraestructura aeroportuaria de forma sostenible a fin de reducir el impacto de la contaminación del medio ambiente local.

15.22 En la nota WP/354, el ACI ofreció información de antecedentes sobre los aeropuertos y expresó el punto de vista del ACI sobre la protección del medio ambiente, incluida la calidad del aire local, el ruido y la sostenibilidad; asimismo, puso de relieve el apoyo del ACI a la labor de la OACI en materia de protección del medio ambiente por conducto del CAEP y por otros medios.

15.23 Con respecto a la labor de la OACI sobre la formulación de normas para aeronaves supersónicas, el Comité recomendó que la Asamblea invitara al Consejo a pedir al CAEP que continuara su trabajo en curso sobre aeronaves supersónicas, dando prioridad al estudio exploratorio. Un Estado sugirió que el CAEP debía considerar las operaciones supersónicas en áreas densamente pobladas durante dicho estudio. El Comité también tomó nota de las divergencias de opinión en torno al enfoque para la fijación de normas y la relación entre las normas subsónicas existentes y la base para formular nuevas normas supersónicas, así como en cuanto al tema de la aceptabilidad del público y la necesidad de tener en cuenta la seguridad operacional, la navegación aérea y otros aspectos.

15.24 Con respecto al “Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves”, el Comité tomó nota de las diferencias de opinión en cuanto a la necesidad de realizar una posible actualización de las “Restricciones locales a las operaciones relacionadas con el ruido” conforme se definen en la Resolución A39-1, Apéndice E, a la luz de la finalidad de las normas de ruido del Anexo 16, Volumen I. El Comité tomó nota que el factor de exploración no acústica está incluido en el programa de trabajo del CAEP para el próximo trienio que ya fue aprobado por el Consejo. El Comité tomó nota de que las propuestas sobre la participación de la comunidad se abordaban debidamente en la actualización que propuso el Consejo para la Resolución A39-1, Apéndice C de la nota WP/57.

15.25 Sobre el tema del ruido y las operaciones del sistema RPAS, el Comité recomendó que la Asamblea pidiera al Consejo encargar al CAEP que trabajara en estos temas e invitara para ello a los Estados a compartir sus experiencias y respuestas a la cuestión del ruido de aeronave resultante de las operaciones RPAS, y que consolide dichas experiencias como un posible texto de orientación sobre mejores prácticas para los Estados.

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

Resolución 15/1: 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 A39-1 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 A39-1 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 39º 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 A40-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y 40-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 40º 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 — Efectos de la aviación sobre 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 A40-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A40-xx: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* sustituyen a las Resoluciones A39-1, A39-2 y A39-3.

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, participación de la comunidad 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 14 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;

Reconociendo que se están desarrollando nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación a un ritmo acelerado, y que se requerirá mucho trabajo de la OACI para mantenerse a la par con la certificación ambiental oportuna de tales nuevas tecnologías, según corresponda;

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;

Reconociendo la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética y de los combustibles 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; y

Tomando nota de la importancia de contar con información actualizada sobre las repercusiones presentes y futuras del ruido y de las emisiones de las aeronaves, como se indica en las tendencias ambientales mundiales de la OACI, para facilitar la toma de decisiones en cuestiones ambientales;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas 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 siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, según corresponda;
5. *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;
6. *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;
7. *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;
8. *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;
9. *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;
10. *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
11. *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 motores de aeronave y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen III — *Emisiones de CO₂ de los aviones*, que contiene normas para la certificación de emisiones de CO₂ para los aviones, y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Reconociendo la recomendación del CAEP sobre una nueva norma relativa a las emisiones en masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) que, una vez adoptada, será parte del Anexo 16, Volumen II;

Reconociendo que la norma de certificación de las emisiones de nvPM y la norma de certificación de las emisiones de CO₂ son una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación de las emisiones de nvPM y de certificación de las emisiones de CO₂, respectivamente, y que no se las concibió para que sirvan 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

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado de tecnologías de aeronaves y motores a cargo de expertos independientes y la formulación de metas tecnológicas a medio (2027) y largo (2037) plazo en materia de ruido, consumo de combustible y emisiones;

Reconociendo que se están desarrollando a un ritmo acelerado nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación, incluidas aeronaves híbridas y eléctricas;

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 que se empezó a aplicar el 31 de diciembre de 2017 o después de esa

fecha y que se aplicará a partir del 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 que se empezó a aplicar el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha a los rotores basculantes;

4. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la nueva norma relativa a las emisiones de CO₂ de los aviones que se aplicará 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 adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la nueva norma relativa a las emisiones de CO₂ de los aviones que se aplicará a partir del 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. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la norma inicial de emisiones de nvPM en masa 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; y el trabajo ulterior del CAEP relativo a la nueva norma sobre emisiones en masa y número de nvPM para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN, aplicable a partir del 1 de enero de 2023.

7. *Insta* a los Estados a que reconozcan que las normas de certificación de las emisiones de nvPM y de CO₂ no se concibieron para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

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 siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, según corresponda;

10. *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;

11. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;

12. *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;

13. *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

14. *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 Circular 351 de la OACI, *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*, destaca la participación de la comunidad como un componente esencial de una nueva política integral de gestión del ruido;

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, si para ello los Estados miembros de la OACI toman una serie de medidas ambiciosas;

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) integren a las comunidades de manera oportuna y regular, según los principios definidos en la Circular 351;
 - c) 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
 - d) 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;
 - c) se asegure de que se pongan al alcance de los Estados y se mantengan orientaciones apropiadas sobre la participación de la comunidad; y
 - d) 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 o 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 replacen 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 de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que, si bien la gestión de la utilización de los terrenos incluye actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente la responsabilidad de las autoridades locales, afecta sin embargo a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones en la aviación civil;

Reconociendo que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y gestión 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 351 de la OACI *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; y

Reconociendo la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit) como recurso útil para políticas acertadas de gestión del ruido 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, incluida la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos.

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;

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; y

Reconociendo que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar entre 2020 y 2025, y la necesidad de un estudio preliminar para lograr una mejor comprensión de las repercusiones del ruido de los aeropuertos a raíz de la introducción de aeronaves supersónicas;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. *Encarga* al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público”, y el establecimiento de los límites correspondientes; y
3. *Invita* a los Estados que participan en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

APÉNDICE H

Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

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

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

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

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

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

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado de tecnologías de aeronaves y motores a cargo de expertos independientes y la formulación de metas tecnológicas a medio (2027) y largo (2037) plazo en materia de ruido, consumo de combustible y emisiones;

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_x, 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_x, 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 las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forman 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 calidad del aire;

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

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados miembros en materia de derechos [*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082)], incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido y los derechos relacionados con las emisiones que afectan a la calidad del aire local;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en una resolución en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

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

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

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

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NO_x y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;
2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medio ambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
3. *Pide* al Consejo que continúe manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;
4. *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 a la calidad del aire local así como el clima mundial se tengan debidamente en cuenta;
5. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para establecer metas tecnológicas integradas a medio y largo plazo para la reducción del consumo de combustible, el ruido y las emisiones de NO_x y nvPM de los motores de las aeronaves; y elaborar metas operacionales para la reducción del consumo de combustible;
6. *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;
7. *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;
8. *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;
9. *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;
10. *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
11. *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.