



A35-WP/138¹
EX/55
13/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

LA LIMITACIÓN DEL RUIDO ALREDEDOR DE LOS AEROPUERTOS: UNA CONDICIÓN PARA EL FUTURO DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por 41 Estados contratantes², miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil)

RESUMEN

En la presente nota se advierte sobre la situación de ruido alrededor de los aeropuertos situados en zonas densamente pobladas. Las legítimas quejas de las poblaciones podrían tener graves consecuencias sobre el sistema del transporte aéreo al aportar limitaciones al desarrollo de algunos aeropuertos y limitar por lo tanto la capacidad de todo el sistema.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar las medidas propuestas en el párrafo 13.

ANTECEDENTES

1. A pesar de los adelantos alcanzados en materia de tecnología (que ha llevado a una considerable reducción del ruido en la fuente) y de política (como la eliminación gradual de las aeronaves del Capítulo 2), la actualización de los estudios realizados por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)³ del Consejo en 2004 ha demostrado que la cantidad de personas expuestas al ruido de las aeronaves seguirá aumentando si no se adoptan medidas.

¹ Las versiones en francés e inglés fueron suministradas por la CEAC.

² Albania, Alemania*, Armenia*, Austria*, Azerbaiyán, Bélgica*, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre*, Dinamarca*, Estonia*, Eslovaquia*, Eslovenia*, España*, Estonia*, Finlandia*, Francia*, Grecia*, Hungría*, Islandia, Irlanda*, Italia*, La ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia*, Lituania*, Luxemburgo*, Malta*, Moldova, Mónaco, Noruega, Países Bajos*, Polonia*, Portugal*, Reino Unido*, República Checa*, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia*, Suiza, Turquía, Ucrania.

* Los Estados miembros de la Unión Europea se indican con un asterisco en la lista precedente.

³ CAEP/6-WP/57, Apéndice 31.

2. La OACI formuló un concepto adicional, denominado enfoque equilibrado. Ofrece a los Estados un instrumento para encarar los problemas del ruido de las aeronaves cuando se producen — en aeropuertos individuales — *“de un modo tanto ecológicamente como económicamente responsable. El enfoque equilibrado abarca cuatro elementos principales: reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves”*.¹

3. La situación del ruido alrededor de los aeropuertos en zonas de gran densidad se está volviendo cada vez más aguda, predominantemente en Europa pero también en otras partes del mundo. La inquietud especial de la población es la cantidad de sucesos ruidosos y la perturbación del sueño nocturno.

4. Como resultado de un dictamen en 2003 del Tribunal europeo de derechos humanos, los Estados sometidos a su jurisdicción están legalmente obligados a actuar y mantener un equilibrio justo entre los derechos e intereses del sector aeronáutico y los derechos e intereses de quienes resultan negativamente afectados por el impacto del ruido de las actividades de ese sector. Aunque el dictamen acepta que al proceder así puedan tenerse en cuenta legítimamente los intereses económicos del sector, también resulta evidente que los Estados no pueden simplemente considerar esto como el factor único o principal que debe considerarse.

5. La importancia de los problemas del ruido alrededor de los aeropuertos ha sido reconocida por el CAEP, que propuso, en su sexta reunión en febrero de 2004, tres metas ambientales generales para la OACI, una de las cuales es *“limitar o reducir el número de personas afectadas por ruidos significativos de las aeronaves.”*

6. Otros órganos de las Naciones Unidas también se ocupan de la cuestión del ruido de las aeronaves. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha fijado *“valores de orientación para la perturbación en 50 a 55 dBLAeq, que representan los niveles diurnos por debajo de los cuales una mayoría de la población adulta estará protegida de resultar moderada o gravemente perturbada, respectivamente”*.²

7. Teniendo en cuenta la evolución de los acontecimientos y las quejas legítimas de las personas que viven alrededor de los aeropuertos, se concluye que las emisiones sonoras de las aeronaves pueden tener graves consecuencias y las tendrán en el futuro próximo sobre el crecimiento de la aviación. Pueden limitar el desarrollo de algunos aeropuertos o incluso plantear restricciones a su utilización y por lo tanto limitar la capacidad de todo el sistema. Lamentablemente, quizá no sería posible responder de forma apropiada a las quejas de la población sin imponer alguna carga al sector de la aviación.

REQUISITOS DE POLÍTICA PARA EL FUTURO

8. El CAEP ha propuesto tradicionalmente diversas medidas para reducir el problema del ruido de las aeronaves, en diferentes niveles, o sea tecnológicos (normas de certificación) y operacionales (procedimientos, restricciones).

9. En su última reunión, el CAEP aprobó la recién elaborada “Guía sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves”, para prestar atención a problemas de ruido específicos alrededor de los aeropuertos, tomando en cuenta por igual cuatro tipos diferentes de medidas, como se describe en el párrafo 2.

¹ CAEP/6 – WP/16: Orientación sobre el enfoque equilibrado en la gestión del ruido de las aeronaves.

² Guía de la OMS para el ruido en la comunidad, 1999.

10. El crecimiento de la industria del transporte aéreo está sobrepasando los beneficios que ofrecían hasta ahora las mejoras en la tecnología de las aeronaves y las prácticas de operación. Por lo tanto, es necesario hacer uso de los cuatro elementos del enfoque equilibrado y adoptar las medidas necesarias. Sólo una combinación de medidas representa una oportunidad de alcanzar el “objetivo de ruido” propuesto por el Consejo para la OACI.

11. Es necesario que la OACI supervise los adelantos logrados en todos los elementos del enfoque equilibrado y que observe los resultados obtenidos con la planificación del uso del terreno, la reducción del ruido en la fuente, las restricciones existentes y los procedimientos operacionales. Estos elementos se incluyen en el programa de trabajo de la reunión CAEP/7.

12. Con respecto a la reducción en la fuente, es tradicionalmente una tarea de la OACI actualizar periódicamente las normas de ruido de modo que se aplique la tecnología más reciente.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

13. Se invita a la Asamblea a considerar estos hechos y las conclusiones de política, con miras a:

- a) adoptar las metas ambientales propuestas por el Consejo, acogiendo con beneplácito la labor realizada por el Consejo en la preparación de textos de orientación sobre el enfoque equilibrado y solicitar al Consejo que fomente la utilización de esos textos de orientación;
- b) alentar a los Estados a tomar en cuenta los cuatro elementos del enfoque equilibrado para afrontar los problemas de ruido alrededor de los aeropuertos, de conformidad con los textos de orientación sobre enfoque equilibrado;
- c) solicitar al Consejo que elabore, por intermedio del CAEP, nuevas medidas para reducir el ruido de las aeronaves en la fuente;
- d) solicitar al Consejo que supervise los adelantos logrados para limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido alrededor de los aeropuertos y, basándose en los resultados de este proceso, que en la reunión CAEP/7 se examine si debería emprenderse la labor sobre nuevas normas acerca del ruido.