



A35-WP/352

P/84

12/10/04

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 15 DEL ORDEN DEL DÍA

(Nota presentada por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 15 del orden del día 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 corresponda en la carpeta para el informe, como informe completo sobre la cuestión 15 del orden del día.

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

15:1 En sus quinta, sexta, séptima, undécima y decimotercera sesiones, el Comité Ejecutivo examinó el asunto de la protección del medio ambiente basándose en un informe del Consejo sobre el estado de la labor realizada con relación al ruido y las emisiones de los motores de aeronave (WP/56) y en otros dos informes del Consejo: uno sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de gases con efecto de invernadero de la aviación civil (WP/76) y otro en que se actualizaba la resolución refundida sobre protección del medio ambiente, Resolución A33-7 (WP/77). Además, había 21 notas presentadas por Estados y Observadores: WP/72, 85, 95, 99, 101, 115, 123, 132, 137, 138, 139, 146, 153, 172, 174, 177, 182, 222, 223, 235 y 247.

15:2 El Comité tomó nota de que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo y sus distintos grupos de expertos habían continuado realizando la mayor parte de la labor de la Organización referente al medio ambiente y de que el CAEP se había reunido en febrero de 2004 (CAEP/6). Se había logrado un progreso considerable en lo que se refiere al ruido y a las emisiones, sobre lo que se aportan detalles más adelante.

El ruido de las aeronaves: generalidades

15:3 El Consejo informó (WP/56) que en mayo de 2004 había examinado enmiendas al Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves*, al Anexo 6 — *Operación de aeronaves, Parte III* y al Anexo 14 — *Aeródromos, Volumen I*, dimanantes de las recomendaciones de la reunión CAEP/6. Los aspectos más importantes de las enmiendas propuestas son las nuevas disposiciones relativas a la documentación comprobante de la certificación de la homologación acústica, las disposiciones para la rehomologación y las referencias al enfoque equilibrado para la atenuación del ruido. Estas y otras enmiendas de los Anexos propuestas por la reunión CAEP/6 serían examinadas por el Consejo para su adopción, a la luz de los comentarios de los Estados y organismos internacionales. Como lo había solicitado el 33º período de sesiones de la Asamblea (Resolución A33-7, Apéndice C), se habían preparado textos de orientación de la OACI para asistir a los Estados en la implantación del enfoque equilibrado (*Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves*, Doc 9829) y el Consejo había aprobado que se prosiguiera la labor sobre orientación como parte de las actividades del CAEP. Se había publicado una nueva edición del *Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2 — Utilización del terreno y control del medio ambiente* (Doc 9184) y estaba previsto publicar próximamente una nueva edición del *Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación de las aeronaves en cuanto al ruido* (Doc 9501). Con respecto a la evolución en cuanto al ruido, había habido importantes mejoras en la situación, con una reducción en la magnitud de la población afectada por el ruido de hasta el 30% a corto plazo (2006), en comparación con los pronósticos presentados en la CAEP/5 (enero de 2001), debido en gran medida al retiro acelerado de aeronaves más antiguas y a la reducción de las operaciones pronosticadas para los grandes aviones de reacción de transporte. Además, la solución en el marco del Artículo 84 de la controversia entre Estados Unidos y 15 Estados europeos, que concluyó satisfactoriamente el 5 de diciembre de 2003, había reforzado la función de la OACI como foro de mediación sobre cuestiones aeronáuticas.

15:4 En la nota WP/101, Australia sugirió que el texto de orientación sobre el enfoque equilibrado (Doc 9829) podía mejorarse si se incorporaban estrategias para solucionar el “aspecto humano” y propuso que se solicitara al Consejo que incorpore técnicas de participación comunitaria en el enfoque equilibrado como parte de la futura labor del CAEP sobre el Doc 9829, para asegurar que las orientaciones sigan vigentes y respondan a las necesidades de los Estados.

15:5 En la nota WP/247, China presentó información sobre las medidas adoptadas y las experiencias adquiridas por el Gobierno de China para tratar el ruido de las aeronaves y propuso que se pensara en combinar los aspectos relativos al ruido de la Resolución A33-7 con el Anexo 16 para producir un Anexo al Convenio amplio e independiente que serviría como base jurídica uniforme para que los Estados contratantes la siguieran. También requería que se siguiera reforzando la investigación sobre el control del ruido de las aeronaves y un enfoque preventivo para tratar el problema del ruido en los aeropuertos, incluso la elaboración de normas y métodos recomendados.

15:6 En la nota WP/172, India manifestó preocupación por los efectos de la prohibición de los vuelos nocturnos que existe en los aeropuertos de algunas partes del mundo, incluso la necesidad de que algunos aeropuertos en otros países admitan un gran volumen de operaciones internacionales en horas inconvenientes, así como los efectos potencialmente negativos para el acceso al mercado y el uso de derechos de tráfico y para el crecimiento del transporte aéreo. Se objetaba la continua necesidad de esas prohibiciones de vuelos nocturnos, en razón de los adelantos tecnológicos que se habían hecho para que las aeronaves fuesen menos ruidosas. Se pedía a la Asamblea que adoptara una posición sobre las prohibiciones de los vuelos nocturnos para atenuar los problemas reconocidos.

15:7 En la nota WP/153, el ACI manifestó su apoyo al liderazgo de la OACI en cuestiones ambientales. Recibía con satisfacción los textos de orientación sobre el enfoque equilibrado y manifestaba el punto de vista de que había varias cuestiones que era necesario desarrollar más en los textos de orientación para convertirlos en un documento más útil para los aeropuertos (incluso poniendo más énfasis en la reducción del ruido en la fuente; una función realista para la planificación del uso del terreno; el perfeccionamiento del índice de ruido y las descripciones de curvas de nivel y más flexibilidad en el análisis de costo/beneficios). El ACI reclamaba también que se incorporaran al Anexo 16 normas más estrictas con respecto al ruido de las aeronaves, para reducir el ruido y facilitar el desarrollo de capacidad aeroportuaria con el fin de afrontar los futuros aumentos de tráfico.

15:8 En la nota WP/138, los Estados de la CEAC advirtieron sobre el ruido alrededor de los aeropuertos situados en zonas densamente pobladas, donde las legítimas quejas de las poblaciones podrían tener graves consecuencias para el sistema del transporte aéreo, al crear limitaciones al desarrollo de algunos aeropuertos y restringir por lo tanto la capacidad de todo el sistema. 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 las repercusiones del ruido de las actividades de ese sector. Con ese trasfondo, los Estados de la CEAC apoyaban la adopción de metas ambientales como las propuestas por el Consejo, acogían con beneplácito los textos de orientación sobre el enfoque equilibrado y solicitaban al Consejo que fomentara su utilización. También solicitaban al Consejo que elaborase nuevas medidas para reducir el ruido de las aeronaves en la fuente y, a la luz de los adelantos logrados para limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido alrededor de los aeropuertos, que examinase si debería emprenderse la labor sobre nuevas normas para limitar el ruido.

15:9 En la nota WP/72, la IATA agradeció los textos de orientación de la OACI sobre el enfoque equilibrado. Se insistía en la importancia de fomentar y armonizar la gestión del ruido en los aeropuertos y sus alrededores, y se pedía a los Estados que adoptaran y pusieran en práctica los nuevos textos de orientación.

15:10 Tras examinar las notas citadas y un debate adicional sobre el ruido de las aeronaves en general, el Comité expresó su reconocimiento por el considerable progreso alcanzado desde

el 33º período de sesiones de la Asamblea, en particular por la preparación y publicación de la *Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829). El Comité, tomando nota de que la orientación era un “documento vivo” y de que el CAEP ya tenía planes para desarrollar más ciertos aspectos de dicho documento con el fin de seguir respondiendo a las necesidades de los Estados, pidió que en la orientación se incluyeran técnicas de participación comunitaria y que se consideraran otras adiciones sugeridas, si lo permitían los recursos, y que la orientación se promoviera por medio de seminarios prácticos. El Comité instó a los Estados a que aplicaran el enfoque equilibrado, empleando la nueva orientación.

15:11 El Comité recibió con satisfacción el estudio de la evolución del ruido de las aeronaves y convino en la necesidad de continuar proporcionando esas evaluaciones, que son útiles para que la OACI y los Estados formulen políticas con respecto al ruido.

15:12 El Comité tomó nota de que muchas de las propuestas que se habían presentado ya estaban previstas en el programa de trabajo del CAEP que el Consejo había aprobado recientemente. Por ejemplo, con respecto a las normas más estrictas respecto al ruido que se pedían para el Anexo 16, el CAEP ya tenía un procedimiento para considerar la necesidad de normas más rigurosas, basándose en un examen tecnológico más completo y en los principios que figuraban en sus atribuciones (viabilidad técnica, razonabilidad económica y beneficios para el medio ambiente, y la posible interdependencia de las medidas para controlar el ruido y las emisiones de los motores). Además, el Comité instó a los Estados que tenían propuestas específicas y que aún no eran miembros del CAEP, tales como China, a que consideraran la posibilidad de participar en el CAEP de forma que sus propuestas pudieran ser examinadas por expertos.

15:13 Respecto a las dificultades que enfrentaban algunos Estados como resultado de la prohibición de vuelos a ciertas horas debido al ruido en otros Estados, se admitió que esto era una cuestión delicada. Se tomó nota de que la orientación de la OACI requiere que se considere la prohibición de volar en ciertas horas y otras restricciones a las operaciones en el contexto del enfoque equilibrado. El Comité llegó a la conclusión de que el Consejo debía estudiar más a fondo esta cuestión, si lo permitían los recursos, particularmente con miras a determinar el alcance y la magnitud del problema.

15:14 En conclusión, el Comité expresó su apoyo a la labor que realiza actualmente el CAEP en materia de ruido y a la contribución de la comunidad de la aviación a la labor del CAEP, y recomendó que el Consejo:

- a) asignara la prioridad y los recursos necesarios para abordar las tareas relacionadas con el ruido de las aeronaves que figuran en el programa de trabajo del CAEP, incluyendo las propuestas de trabajo adicional para seguir desarrollando la orientación sobre el enfoque equilibrado y estudiar la cuestión de la prohibición de los vuelos durante ciertas horas; y
- b) instar a los Estados a que se comprometan a hacer los esfuerzos requeridos y asignar los recursos necesarios para asegurar que el programa de trabajo del CAEP sobre el ruido de las aeronaves se ejecute plenamente.

15:15 El Comité examinó también la cuestión del ruido de las aeronaves con relación a la actualización de la Resolución A33-7 (véanse los párrafos 15:55 a 15:57 más adelante).

Emisiones de los motores de aeronaves: Generalidades

15:16 El Consejo informó (WP/56) sobre su labor relativa a las emisiones de los motores de aeronaves, incluyendo el progreso realizado sobre las medidas técnicas y operacionales para reducir las emisiones y la cooperación con otros órganos de la ONU en esta materia. La reunión CAEP/6 había recomendado medidas más rigurosas para los óxidos de nitrógeno (NO_x) a fin de incluirlas en el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, para que el Consejo las examinara. La nueva norma sobre NO_x, que sería un 12% inferior a los niveles actualmente permitidos, fue aprobada unánimemente por la reunión CAEP/6 como parte de un enfoque en dos etapas que incluye el examen de normas más rigurosas para las emisiones de motores de aeronave, especialmente NO_x, a la luz de un procedimiento de examen de la tecnología y los principios del CAEP de viabilidad técnica, razonabilidad económica, beneficios para el medio ambiente e interdependencia, dirigido a completar el proceso para una revisión en 2010. El CAEP continuaba trabajando en la evaluación de la información científica disponible sobre las repercusiones de las emisiones de los motores de aeronave, tanto en general como a nivel del suelo, y sobre tecnología para la reducción de las emisiones. Continuaban los esfuerzos para la elaboración de objetivos a mediano y a largo plazo para reducir las emisiones de las aeronaves y sobre la necesidad de seguir creando instrumentos para determinar la interdependencia entre las emisiones y el ruido. Se habían publicado textos de orientación sobre medidas operacionales (*Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones*, Cir 303) de forma que los aeropuertos, las líneas aéreas y otras partes interesadas que han reducido con éxito las emisiones pudieran compartir sus técnicas con otros interesados, y se habían llevado a cabo dos seminarios prácticos para promover estos métodos, como lo había solicitado la Asamblea (Resolución A33-7, Apéndice H). Sería necesario continuar desarrollando modelos para la evaluación de los beneficios de los CNS/ATM para el medio ambiente. El CAEP estaba analizando actualmente estos modelos y se actualizaría en consecuencia la información relacionada con el medio ambiente que figuraba en el *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM* (Doc 9750).

15:17 El informe del Consejo también señalaba la presencia cada vez mayor de organismos de la ONU en los procesos del CAEP y la creciente cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), que subrayaba la función de liderazgo y las responsabilidades de la OACI en el campo de la aviación y la protección del medio ambiente. Se habían presentado informes periódicos al proceso de la CMNUCC con relación a la labor en curso dentro de la OACI sobre la limitación o reducción de los gases de efecto de invernadero procedentes de la aviación. A petición del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) de la CMNUCC, la OACI colaboraba en un ejercicio dirigido a mejorar tanto la calidad de los datos sobre las emisiones procedentes de la aviación transmitidos por las Partes en la CMNUCC como la metodología en que se basa la presentación de informes. A este respecto, en la OACI se habían celebrado dos reuniones de expertos acerca de los datos sobre las emisiones y la preparación de modelos, conjuntamente con la Secretaría de la CMNUCC, y se estaban analizando modelos sobre las emisiones procedentes de la aviación que se podrían utilizar para colaborar con el OSACT.

15:18 En la nota de estudio WP/99, Australia proporcionó información sobre la investigación que se estaba llevando a cabo para estudiar el potencial de eficiencia en la gestión del tránsito aéreo (ATM), que en definitiva conduciría a economías de combustible y reducción de emisiones. Hasta el momento, los resultados eran acordes con cálculos anteriores de economías de entre el 6 y el 16% en el dióxido de carbono que había realizado el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en su *Informe especial sobre la aviación y la atmósfera global* (1999). Se invitó a la Asamblea a instar a otros Estados a imponer medidas operacionales similares, tal como se describen en

el nuevo texto de orientación de la OACI (Cir 303) para reducir el consumo de combustible y, por consiguiente, las emisiones de dióxido de carbono y otros gases.

15:19 Los Estados de la CEAC, en una nota preparada en coordinación con EUROCONTROL (WP/146), proporcionaron información que demostraba que la ATM puede dar como resultado considerables mejoras para el medio ambiente, sin comprometer la seguridad operacional. Esto incluye la introducción de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en 41 Estados (la CEAC más el área de transición asociada), que han permitido reducir el consumo de combustible y las emisiones en hasta el 5% en la atmósfera superior, y una serie de actividades medioambientales paneuropeas en curso. Los Estados de la CEAC invitaron a la Asamblea a que instara a los órganos pertinentes de la OACI a incluir la contribución de la ATM en sus respectivas labores y también a que instara a los Estados a hacer de los estudios de impacto medioambiental una parte integrante de sus programas de implantación de la RVSM.

15:20 Con referencia al informe del IPCC mencionado antes, la IATA (WP/174) destacó los beneficios para el medio ambiente de la planificación de la ATM. La IATA pidió que la OACI — por medio del CAEP y los grupos de planificación regional — y los Estados — por medio de sus proveedores ATS — evaluaran las repercusiones para el medio ambiente de los planes de ejecución específicos y tomaran plenamente en cuenta los beneficios medioambientales en la implantación de los sistemas CNS/ATM.

15:21 En la nota WP/235, la República Islámica del Irán propuso la elaboración de textos de orientación para asistir a los Estados en el diseño y fabricación de motores de aeronaves con el objetivo de limitar tanto el ruido de las aeronaves como las repercusiones de las emisiones de los motores en el medio ambiente. En la nota se pedía también la realización de un estudio de los nuevos tipos de combustible aeronáutico que contienen menos contaminantes.

15:22 En la nota WP/123, la Federación de Rusia expresó la opinión de que no había una prueba fiable de la influencia de los gases con efecto de invernadero en el clima mundial. También destacó la necesidad de un enfoque científicamente probado para la introducción de medidas destinadas a limitar o reducir las emisiones de motores de aeronave y recomendó que la OACI, en su labor futura, concentrara su atención a la reducción de NO_x, teniendo en cuenta la amenaza que constituye para la salud del ser humano y el medio ambiente, y que se llevara a cabo un análisis comparativo de las repercusiones de las emisiones de NO_x y CO₂ en el medio ambiente.

15:23 En la nota WP/222, Túnez presentó la posición de los Estados miembros de la CAAC en apoyo de la recomendación de la reunión CAEP/6 con respecto a normas más estrictas para las emisiones de NO_x que se aplicarán a partir de 2008. Se pidió a la Asamblea que se recoja en la resolución refundida actualizada que estas son normas de producción y que no se utilicen en el futuro para imponer restricciones operacionales o derechos sobre los motores de las aeronaves existentes.

15:24 En la nota WP/153, el ACI hizo hincapié en que las emisiones, al igual que el ruido, constituyen cada vez más un factor que limita la expansión de la capacidad de los aeropuertos y la posibilidad de responder al futuro crecimiento del tráfico. La calidad del aire local era un problema ambiental de creciente importancia para los aeropuertos. Si bien algunas medidas basadas en criterios de mercado, como el comercio de derechos de emisión, ofrecen una solución al problema, el ACI consideraba que la reducción en la fuente seguía siendo la única solución fiable a largo plazo. Consideraba que las recomendaciones del CAEP/6 para reducir en un 12% los límites de NO_x permitidos en el Anexo 16 eran insuficientes e invitó a la Asamblea a apoyar un futuro aumento importante de la severidad de las normas relativas a las emisiones en el Anexo 16 antes de la fecha prevista de 2010. El ACI también señaló la cuestión de los “contaminantes aéreos peligrosos” que generaban las

operaciones de aeronaves y alentó a la OACI a que asuma su función de liderazgo en la elaboración de información fiable sobre el asunto.

15:25 En la nota WP/137, los Estados de la CEAC señalaron los efectos negativos graves para el sector aeronáutico en todo el mundo si no se trataba eficazmente la necesidad de una norma elevada de calidad del aire en los aeropuertos y en sus zonas aledañas, observando que la Organización Mundial de la Salud (OMS) describe claramente algunos de los efectos perjudiciales de esos contaminantes para la salud humana. Si bien reconocían el adelanto logrado por la OACI en las normas relativas a las emisiones y las medidas operacionales, consideraban que eran necesarias nuevas medidas para resolver esta cuestión y evitar la creciente oposición al incremento del tráfico. Recomendaron a la Asamblea que en su resolución sobre protección del medio ambiente refleje que es necesario adoptar otras medidas para proteger la calidad del aire, puesto que está aumentando nuevamente la proporción de la contaminación atribuible a las emisiones de dióxido de nitrógeno y la concentración de ozono generadas por los motores de las aeronaves, y que acoja con beneplácito la propuesta del CAEP relativa a una nueva norma para las emisiones de NO_x. Igualmente, invitaron a la Asamblea a pedir al Consejo que se asegure de que para 2010 el CAEP haya examinado la norma relativa a las emisiones de NO_x; se asegure de que concluya en 2007 a más tardar, la labor del CAEP relacionada con la ampliación del régimen actual de certificación para las emisiones de NO_x de modo que abarque todas las fases del vuelo teniendo en cuenta la performance de toda la aeronave, y que estudie la caracterización apropiada de la materia en partículas emitida por los motores de aeronave, como lo propone el CAEP, con miras a cambiar la norma actual de la OACI para las emisiones de humo teniendo en cuenta las recomendaciones más recientes de la OMS.

15:26 En la nota WP/139, los Estados de la CEAC señalaron la creciente preocupación acerca de la contribución de la aviación al cambio climático y la consiguiente necesidad de limitar o reducir el impacto ambiental mundial de las emisiones de los motores. Pidieron al Consejo que continuase apoyando las actividades dirigidas a mejorar aún más la tecnología y las operaciones actuales y, de ser posible, identificase nuevas tecnologías y operaciones que reduzcan las emisiones y faciliten el crecimiento sostenible de la aviación.

15:27 En la nota WP/85, la IATA expresó el compromiso de la industria del transporte aéreo de continuar su activa participación en los esfuerzos permanentes de la aviación para limitar o reducir las emisiones de los gases con efecto de invernadero, en la inteligencia de que dichos esfuerzos deben ser guiados por la necesidad primordial de una sociedad mundial sostenible con miras a proteger la capacidad del transporte aéreo de desarrollarse y responder así a la demanda, minimizar los costos y las distorsiones en la competencia. Expresando apoyo al liderazgo de la OACI en los problemas del cambio climático, la IATA instó a la OACI a elaborar políticas adicionales relativas al cambio climático mundial según las necesidades concretas de la aviación, a fin de retener las soluciones más flexibles y rentables, y a garantizar que la OACI represente firmemente los intereses de la aviación y promueva los logros de la misma en los debates de las Naciones Unidas sobre el cambio climático y otros problemas mundiales que puedan afectar a la aviación. Pidió que la OACI apoye la continua evolución de la aviación como elemento crítico de una sociedad mundial sostenible y pidió a los Estados que promuevan o implanten mejoras de infraestructura, en particular mediante soluciones CNS/ATM apropiadas. La IATA formuló igualmente algunas propuestas concretas en lo relativo al proyecto de declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente.

15:28 Además de las notas mencionadas, la Secretaría de la CMNUCC formuló una declaración en la sesión en la que destacó los acontecimientos que habían tenido lugar en los últimos días y que habían aumentado la probabilidad de que el Protocolo de Kyoto entre en vigor en un futuro próximo. En el Artículo 2, párrafo 2 del Protocolo de Kyoto se declaraba que las Partes incluidas en el Anexo I de la CMNUCC procurarán limitar o reducir los gases de efecto invernadero procedentes de la aviación, trabajando conjuntamente con la OACI. Reconoció la excelente labor que había desarrollado la OACI

sobre las emisiones de la aviación internacional, señalando que la aviación es una fuente importante de emisiones. Dijo que era importante sustentar las políticas y prácticas para controlar las emisiones de la aviación sobre una buena base real. Por lo tanto, la CMNUCC y la OACI habían estado cooperando sobre tareas metodológicas relacionadas con los inventarios de los gases de efecto invernadero y el OSACT de la Convención había invitado a la OACI a explorar oportunidades para examinar y mejorar la calidad de la notificación y comparabilidad de los datos. La OACI había suministrado actualizaciones periódicas al OSACT sobre sus actividades y había organizado un encuentro paralelo de la OACI sobre las emisiones de la aviación en la reunión OSACT/20 en junio, donde la OACI notificó los resultados preliminares de una comparación de datos aeronáuticos entre los inventarios de la CMNUCC y los resultados de tres modelos que utilizaba el CAEP. También señaló que la labor del IPCC sobre revisión de sus orientaciones acerca de los inventarios de emisiones recibía aportes de la OACI. Todos esos elementos ilustraban la contribución constructiva que aportaba la OACI para mejorar los inventarios de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación.

15:29 En las deliberaciones que siguieron, el Comité subrayó la importancia del papel conductor de la OACI en cuestiones relativas a las emisiones y manifestó satisfacción por la excelente cooperación entre la OACI y otros órganos de la ONU, sobre todo el proceso de la CMNUCC. A este respecto, se señaló que era importante no sólo notificar sobre las actividades de la OACI relacionadas con el medio ambiente, sino también asegurarse de que no se subestime la función de la aviación en el desarrollo económico y social en el mundo entero.

15:30 El Comité reconoció que, como en el caso del ruido, recientemente ha disminuido el aumento de las emisiones producidas por la aviación, pero había crecientes inquietudes con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves tanto a escala local como mundial. Recibió con satisfacción la labor del CAEP sobre las emisiones y los progresos alcanzados por la reunión CAEP/6, sobre todo la recomendación de una nueva norma sobre NOx. Como en el caso del ruido, se señaló que muchas de las cuestiones planteadas en las deliberaciones ya estaban comprendidas en el nuevo programa de trabajo del CAEP.

15:31 En lo relativo a los aspectos científicos de la contribución de la aviación al cambio climático, se recordó al Comité que el *Informe especial sobre la aviación y la atmósfera mundial* (1999) del IPCC había reconocido que los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronave eran bien comprendidos y los efectos de otros no, y que había identificado una cantidad de aspectos clave de incertidumbre científica (véase la Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndice H). El Comité tomó nota de que el CAEP tenía previsto examinar los nuevos resultados científicos después de la publicación del informe del IPCC por intermedio de su coordinador de investigación y destacó la importancia de asegurar que la labor de la OACI y de los Estados en este terreno cuente con una base científica sólida.

15:32 Con respecto a las medidas operacionales para limitar o reducir las emisiones, el Comité expresó su reconocimiento por la preparación del texto de orientación contenido en *Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones* (Cir 303) y aplaudió la promoción de esos textos mediante seminarios. El Comité reconoció que ATM tiene un papel importante que desempeñar para mitigar la repercusión ambiental del transporte aéreo y alentó a los Estados que no lo hubiesen hecho aún a explorar las posibilidades que ofrecía la ATM para reducir el uso de combustible y las emisiones. El Comité también reclamó que la OACI, por intermedio del CAEP en cooperación con otros órganos pertinentes como los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) elaborara instrumentos apropiados para evaluar las reducciones de las emisiones vinculadas con la aplicación de medidas ATM. Se alentó a los Estados y organizaciones internacionales a suministrar expertos ATM para apoyar al CAEP en esas actividades.

15:33 En conclusión, el Comité manifestó su apoyo a la labor que desarrollaba actualmente el CAEP en el terreno de las emisiones y recomendó que el Consejo:

- a) asigne la prioridad y recursos necesarios para abordar las tareas relacionadas con las emisiones de las aeronaves en el programa del trabajo del CAEP;
- b) inste a los Estados a comprometer los esfuerzos y recursos necesarios para asegurar que el programa de trabajo del CAEP sobre las emisiones de los motores de las aeronaves se ejecute plenamente; y
- c) continúe cooperando estrechamente con otros órganos de la ONU que se ocupan de las emisiones, especialmente el proceso CMNUCC y el IPCC, y responda positivamente a sus pedidos de información.

15:34 El Comité examinó asimismo las emisiones de los motores de las aeronaves en conexión con la actualización de la Resolución A33-7 (véanse los párrafos 15:55 a 15:57 más adelante)

Emisiones de los motores de las aeronaves: medidas basadas en criterios del mercado

15:35 En la nota WP/76, el Consejo informó sobre su labor en respuesta al pedido de la Asamblea de que “continúe elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático” y que “evalúe el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo” (Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndice I).

15:36 La labor se había concentrado en las medidas voluntarias (en virtud de las cuales, la industria y los gobiernos acordarían un objetivo o un conjunto de medidas para limitar o reducir las emisiones), el comercio de derechos de emisión (un sistema por el cual la cantidad total de emisiones tendría un límite y las autorizaciones en forma de permisos de emisión podrían venderse y comprarse para satisfacer los objetivos de reducción de las emisiones) y gravámenes relativos a las emisiones. Aunque las emisiones de los motores de las aeronaves tienen una repercusión potencial tanto a nivel local como mundialmente, esta tarea se había concentrado en la repercusión mundial. Se había supuesto que las medidas basadas en el mercado apuntarían a las emisiones de CO₂, dejando abierta la posibilidad de extender más tarde esta labor a otras emisiones de gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación.

15:37 Con respecto a las medidas voluntarias, el Consejo había preparado y aprobado un Acuerdo modelo — Memorando de acuerdo que los Estados y otras partes interesadas podrían utilizar, junto con orientación asociada sobre medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de CO₂. El CAEP supervisaría su aplicación como parte de su futura labor.

15:38 Con respecto al comercio de derechos de emisión, en 2001 la Asamblea había apoyado la creación de un sistema abierto de comercio de derechos de emisión para la aviación internacional y pedido al Consejo que formulara directrices, con carácter prioritario. El CAEP había solicitado la asistencia de consultores para explorar diversas opciones de comercio de los derechos de emisión y a la luz del trabajo de los consultores, la reunión CAEP/6 había recomendado — y el Consejo lo había aprobado posteriormente — que la labor futura se concentrara en dos enfoques. En el primero, la OACI

apoyaría la creación de un sistema voluntario de comercio de derechos de emisión que podían proponer las líneas aéreas, los aeropuertos, los Estados y organizaciones internacionales interesados; en el segundo enfoque, la OACI proporcionaría orientaciones que los Estados podrían aplicar, según correspondiera, para incluir las emisiones de la aviación internacional en los programas de comercio de derechos de emisión de los Estados de conformidad con el proceso de la CMNUCC.

15:39 Con respecto a los derechos vinculados con las emisiones, en 2001 la Asamblea había reconocido la validez permanente de una política elaborada por el Consejo en 1996 (Comunicación a los Estados AN 1/17.9-97/62, de fecha 11 de junio de 1997), uno de cuyos puntos clave es que esos gravámenes adoptarían la forma de derechos más que de impuestos. En respuesta al pedido de la Asamblea, el CAEP había tratado de elaborar otras orientaciones para responder a las cuestiones que podrían surgir si algunos Estados aplicaran un derecho por las emisiones de CO₂, pero no había podido llegar a un consenso por varias cuestiones pendientes, incluso la efectividad en relación con los costos y diversos aspectos jurídicos, de política y de aplicación (que se enumeran más detalladamente en la nota WP/76). El Consejo reconoció que la solución de estas cuestiones complejas probablemente será difícil y tomó nota de que el CAEP había identificado algunos posibles enfoques nuevos, si bien esas ideas no estaban maduras y tendrían que elaborarse más. Se requerían otros estudios sobre las cuestiones pendientes y su naturaleza exacta se identificaría después de la Asamblea. En tales circunstancias, el Consejo proponía a la Asamblea una versión revisada de la Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndice I — *Medidas basadas en el mercado relativas a las emisiones de los motores de aeronaves*, en la cual se disuadiría a los Estados de imponer esos derechos. Sin embargo, un grupo de Estados europeos había expresado un punto de vista minoritario, insistiendo en que se conservara el alcance de las medidas coherentes con la actual política de la OACI.

15:40 En la nota WP/123, la Federación de Rusia destacaba la necesidad de un enfoque científicamente fundamentado para la introducción de medidas basadas en criterios de mercado. Esas medidas debían estudiarse más a fondo antes de introducirlas y, entretanto, debía evitarse toda medida unilateral.

15:41 En la nota WP/177, Canadá, México y los Estados Unidos invitaban a la Asamblea a no apoyar la aplicación de derechos sobre el CO₂ en este momento, ya que la orientación de la OACI no era suficiente y el enfoque no había demostrado ser eficaz en relación con los costos. Opinaban que debían emprenderse estudios adicionales para resolver las cuestiones jurídicas, de política y económicas pendientes con respecto a los derechos sobre el CO₂. Manifestaron su apoyo a la preparación permanente de orientación sobre medidas voluntarias y comercio abierto de derechos de emisión para atenuar la repercusión de la aviación en el cambio climático. Por último, alentaron a los Estados que deseaban aplicar derechos sobre el CO₂ a que concertaran un acuerdo voluntario, de carácter recíproco, con Estados que tuvieran criterios semejantes.

15:42 En la nota WP/115, los miembros de la CAAC recordaban que en el contexto de la CMNUCC y del Protocolo de Kyoto, los países en desarrollo quedarían exentos de las obligaciones de reducir o limitar sus emisiones de gases de efecto invernadero. Por tal motivo, no debían imponerse a los países en desarrollo medidas basadas en el mercado, como las previstas por la OACI, ya que esto deterioraría aún más su situación económica.

15:43 En la nota WP/132, los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), recordando el resultado de la labor del CAEP, señalaban que no existía consenso dentro de la OACI sobre el uso del marco para orientación sobre la aplicación de derechos relacionados con las emisiones. Manifestaron su inquietud con respecto a la necesidad de proteger los intereses económicos de

los Estados en desarrollo y asegurar que las medidas adoptadas sean coherentes con sus compromisos en el marco del proceso CMNUCC.

15:44 El ACI, en la nota WP/153, manifestó su apoyo a la labor continua de la OACI sobre medidas basadas en el mercado, incluso el comercio de derechos de emisión, los derechos impuestos a las emisiones (con excepción de gravámenes tales como los impuestos) y acuerdos voluntarios, tomando nota de que estas medidas deberían ofrecer objetivos mensurables y aceptados de reducción absoluta de las emisiones.

15:45 En la nota WP/139, los Estados de la CEAC hacían hincapié en sus obligaciones en el marco de la CMNUCC y del Protocolo de Kyoto. Pedían a la OACI que fomentara políticas que asistirían a los Estados contratantes partes en la CMNUCC para que adopten medidas precautorias para combatir el cambio climático y reiteraban la oposición de Europa a toda prohibición sobre derechos relativos a las emisiones de gases con efecto de invernadero. En una nota conexas (WP/223 y Corr. núm. 1), los Estados de la CEAC proponían una serie de enmiendas al proyecto de Apéndice I presentado por el Consejo.

15:46 La IATA, en la nota WP/85, instaba a los Estados a abstenerse de toda medida local, nacional o regional, tal como impuestos o derechos, que pudiese afectar los recursos operacionales y voluntarios. En la nota WP/95, la IATA manifestó su apoyo a la propuesta de revisión por el Consejo del Apéndice I y de la Resolución A33-7 e insistió en que debían tomarse en cuenta los intereses de los usuarios del espacio aéreo al llevar a cabo estudios adicionales sobre los derechos vinculados con las emisiones.

15:47 En la nota WP/182, los Estados de la CLAC manifestaban su oposición a toda forma de derechos por emisiones que pudiera imponerse sobre los países en desarrollo, ya sea a escala nacional, regional o mundial.

15:48 El Comité tomó nota de que las deliberaciones sobre el empleo de medidas basadas en criterios de mercado se producían en un contexto de consenso en cuanto a los objetivos generales que perseguían los Estados con respecto a la necesidad de encarar la repercusión de la aviación sobre el cambio climático y reconoció el papel conductor que la OACI debía desempeñar al respecto. Sin embargo, existían puntos de vista divergentes acerca del ritmo y los métodos que debían usarse para alcanzar esos objetivos, como se refleja a continuación. También hubo acuerdo general en que la cuestión de las emisiones de los motores de aeronaves debía tratarse de manera amplia, combinando medidas técnicas, operacionales y económicas, y que debían tenerse en cuenta concesiones mutuas entre el ruido y las emisiones y entre el CO₂ y los NO_x.

15:49 El Comité acogió con beneplácito los progresos que se habían realizado desde el 33º período de sesiones con respecto a medidas voluntarias y al comercio de derechos de emisión. También tomó nota del hecho de que algunas medidas voluntarias ya se estaban aplicando o se aplicarían en un futuro próximo. Con respecto a la futura elaboración de un sistema de comercio de derechos de emisión abierto para la aviación internacional, el Comité hizo suyos los planes del Consejo para realizar más estudios y elaborar orientación apropiada, a base de los dos enfoques identificados.

15:50 Pasando a la cuestión más difícil de los derechos relacionados con las emisiones, el Comité tomó nota de la labor emprendida desde el 33º período de sesiones y de las opiniones divergentes. Una mayoría de Estados apoyaba el proyecto de revisión del Apéndice I de la Resolución A33-7 de la Asamblea presentado por el Consejo. La aplicación de derechos, desde su perspectiva, no sería la opción más rentable (de acuerdo con CMNUCC, Art. 3, párrafo 3) y quedaban pendientes algunas cuestiones fundamentales acerca de la base científica para aplicar esos derechos y

acerca de su legitimidad si se aplicaban a nivel mundial. Teniendo en cuenta todas las cuestiones pendientes no resueltas, como se reflejaba en el informe del Consejo, era evidente la necesidad de realizar más estudios, algunos de los cuales requerirían posiblemente la participación del Comité Jurídico de la OACI. Esos Estados creían que no debía imponerse ninguna medida unilateral, sino que las soluciones debían buscarse más bien en el plano multilateral. Por último, insistieron en que el enfoque debía concentrarse principalmente en medidas técnicas y operacionales, más que en medidas basadas en criterios de mercado. Dadas sus dificultades económicas, los Estados en desarrollo tenían graves preocupaciones de que esas medidas quizá pudiesen aplicárseles pese a que no tenían ninguna obligación en el marco de las actuales instrumentos internacionales sobre cambio climático; en consecuencia, manifestaron una firme oposición a los gravámenes vinculados con las emisiones y pidieron quedar exentos de los mismos.

15:51 Se recordó también al Comité que todavía no se había resuelto en el proceso de la CMNUCC la cuestión de la asignación de las emisiones de gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación internacional a los inventarios nacionales de gases con efecto de invernadero. Como la asignación podía efectuarse de diferentes maneras, quizá fuese prematuro que los Estados introdujeran algún derecho sobre el CO₂ que podía resultar incompatible con sus obligaciones legales en virtud del proceso CMNUCC.

15:52 Un punto de vista opuesto, que sostenían la CEAC y otro Estado, insistía en la necesidad de flexibilidad. Necesitaban mantener abiertas todas las opciones para medidas basadas en criterios de mercado, ya que una de las opciones seleccionadas, por ejemplo el comercio de derechos de emisión, tal vez no fuese suficiente por sí sola para resolver completamente el problema. Consideraban que eliminar la posibilidad de introducir derechos sería un paso atrás para la OACI y que podía socavar la credibilidad de la OACI en materia de emisiones. Creían que no debía usarse la incertidumbre científica como pretexto para evitar la adopción de medidas, refiriéndose al principio de precaución recomendado en la Declaración de Río (1992) y en la CMNUCC (Artículo 3, párrafo 3) y al principio de que el contaminante paga. También sostenían la necesidad de que los Estados que habían aceptado compromisos en virtud del proceso CMNUCC, y más especialmente en el marco del Protocolo de Kyoto, que se preveía que entrase en vigor a la brevedad, adoptaran medidas compatibles con ese proceso, teniendo en cuenta las inquietudes de los Estados en desarrollo, en un contexto de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Por último, aclararon que no debía confundirse la cuestión de los derechos vinculados con las emisiones; había dos tipos de derechos vinculados con las emisiones. Un tipo se refería a la calidad del aire local y ya estaba vigente en algunos Estados europeos. El otro tipo era de carácter mundial y orientado a los gases con efecto de invernadero; aunque se estaban emprendiendo estudios sobre ellos en Europa, en esta etapa no había ningún plan inminente para introducirlos.

15:53 El Comité reconoció que los Estados tienen compromisos en virtud de la CMNUCC y que la OACI tiene responsabilidades especiales en este proceso, en particular ahora que parecía probable que el Protocolo de Kyoto entrase en vigor. Se convino en que la futura labor sobre derechos por emisiones de CO₂ debía ocuparse de las cuestiones pendientes que se habían identificado en el informe del Consejo y durante las deliberaciones del Comité y tratar de resolverlas, y se tomó nota de que el Consejo examinaría cómo se llevarían a cabo esos estudios a la luz de la consideración de este asunto por la Asamblea. Los puntos de vista expresados ayudarían al Consejo en sus futuras deliberaciones.

15:54 Pasando al Apéndice I del proyecto de Resolución de la Asamblea presentado por el Consejo, la Asamblea examinó diversas propuestas de enmiendas. Tras exhaustivas negociaciones, especialmente con respecto a los gravámenes relacionados con las emisiones, se logró llegar a un acuerdo. Proseguirían los estudios relacionados con las emisiones de gases con efecto de invernadero. En los

próximos tres años, no se introducirían tales derechos a escala internacional, aunque se dejarían abiertas posibilidades para que los Estados los introdujeran bajo ciertas circunstancias que se describen en el texto revisado; este asunto se examinaría y debatiría nuevamente en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea. Asimismo se introdujeron disposiciones específicas en relación con los gravámenes por emisiones relacionados con la calidad del aire local. El texto revisado del Apéndice I se incorporó en un texto revisado de un nuevo proyecto de resolución que sustituirá a la Resolución A33-7 de la Asamblea (véanse los párrafos 15:55 a 15:57 a continuación).

Resolución refundida

15:55 En su 33º período de sesiones, la Asamblea había adoptado la Resolución A33-7, titulada *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*. De conformidad con la Cláusula 2 de la resolución, el Consejo presentó en la nota WP/77 una nueva declaración refundida, basada en la mencionada resolución con revisiones a la luz de la evolución posterior al 33º período de sesiones. Se habían efectuado las revisiones de fondo que se indican a continuación:

- a) incorporación de nuevos objetivos de la OACI en la esfera del medio ambiente (Apéndice A);
- b) con respecto al ruido de las aeronaves: revisiones para recoger los nuevos textos de orientación sobre el “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido (Apéndice C) y sobre planificación y gestión de la utilización de los terrenos (Apéndice F); y
- c) con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves: revisiones para recoger los nuevos textos de orientación sobre medidas operacionales para reducir o limitar las repercusiones de las emisiones en el medio ambiente (Apéndice H) y los demás estudios realizados sobre medidas basadas en criterios de mercado (Apéndice I).

15:56 Al examinar el proyecto del Consejo, el Comité también tomó en cuenta sus deliberaciones anteriores relativas al Apéndice I, relativo a medidas basadas en criterios de mercado; la necesidad de introducir un texto que refleje las conclusiones anteriores del Comité; y algunas propuestas concretas para revisar el proyecto del Consejo que figura en la nota presentada por los Estados de la CEAC (WP/223 y Corrigendo núm. 1).

15:57 El Comité presentó, para que la adopte la Plenaria, la Resolución 15/1, que abarca los Apéndices A hasta I inclusive, en reemplazo de la Resolución A33-7.

RESOLUCIÓN FORMULADA POR EL COMITÉ EJECUTIVO Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA

Resolución 15/1

Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

Considerando que en la Resolución A33-7 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

Considerando que la Resolución A33-7 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos, pero interrelacionados;

Considerando la necesidad de incorporar nuevos objetivos en la esfera del medio ambiente (Apéndice A);

Considerando la necesidad de reflejar los nuevos textos de orientación de la OACI respecto al ruido de las aeronaves, principalmente sobre el “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido (Apéndice C) y sobre planificación y gestión de la utilización de los terrenos (Apéndice F) y para responder a otros acontecimientos en esta materia, posteriores al 33º período de sesiones de la Asamblea; y

Considerando la necesidad de reflejar también la evolución posterior al 33º período de sesiones de la Asamblea en materia de emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo nuevos textos de orientación de la OACI sobre medidas operacionales y otros estudios sobre medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir los gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación (Apéndices H e I);

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta Resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, actualizadas a la clausura del 35º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Apéndice C — Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Apéndice E — Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Apéndice H — Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

Apéndice I — Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente para examinarla; y

3. *Declara* que la presente Resolución sustituye la Resolución A33-7.

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 integradas que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos operacionales apropiados, organización adecuada del tránsito aéreo y utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado;

Considerando que otros organismos internacionales están emprendiendo actividades relacionadas con políticas ambientales que afectan el transporte aéreo;

Considerando que al cumplir su función la OACI se esfuerza en lograr un equilibrio entre las ventajas que aporta la aviación civil a la colectividad mundial y el perjuicio causado al medio ambiente en ciertas áreas debido al desarrollo progresivo de la aviación civil;

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

Considerando que la OACI prevé la cooperación con otros organismos internacionales, según sea necesario, incluida la posible participación en proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI es consciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, que continuará teniendo presentes, y de la responsabilidad de la OACI y 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 procurará:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido de aeronaves considerable;
- b) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones procedentes de la aviación sobre la calidad del aire local; y
- c) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial;

2. *Destaca* la importancia de que la OACI desempeñe una función de liderazgo en todos los aspectos de aviación civil relacionados con el medio ambiente y *pide* al Consejo que conserve la iniciativa en la formulación de criterios de orientación sobre esos aspectos, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones;
3. *Pide* al Consejo que evalúe regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y continúe elaborando instrumentos para este fin;
4. *Pide* al Consejo que distribuya información sobre los efectos actuales y futuros del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronave y las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente y de manera adecuada, tales como informes regulares y seminarios prácticos;
5. *Invita* a los Estados a que, en toda ocasión oportuna, sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente;
6. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información científica necesaria para permitir que la OACI corrobore su labor en este campo;
7. *Alienta* al Consejo a que, cuando lo juzgue conveniente, continúe los acuerdos de cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, para la realización de proyectos ambientales financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente; y
8. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían afectar negativamente al desarrollo ordenado 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 el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación en cuanto al ruido para las aeronaves subsónicas (excepto las STOL/VTOL) y ha comunicado a los Estados contratantes esta medida;

Considerando que los derechos relacionados con el ruido se aplican en algunos aeropuertos y que desde hace tiempo existen criterios de orientación de la OACI sobre este asunto (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082);

Considerando que las emisiones de los motores de las aeronaves tienen consecuencias ambientales tanto a nivel local como mundial que, aunque no enteramente comprendidas, son causa de preocupación;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, que contiene normas de certificación con respecto a las emisiones para los nuevos motores de aeronaves y ha comunicado a los Estados esta medida;

Considerando que después de la reciente disminución del tráfico y la reducción de la cantidad de vuelos, que temporalmente aligeraron la presión sobre los aspectos ambientales, se espera que la aviación vuelva a sus tendencias de crecimiento tradicionales en 2005 y posteriormente;

Considerando que el desarrollo futuro de la aviación podría aumentar y agravar los problemas del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves a menos que se tomen medidas para aliviar la situación;

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; y

Tomando nota de la Resolución A33-14¹ (Apéndice Q) acerca de la necesidad de señalar a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves que los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves de reacción;

La Asamblea:

1. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en junio de 2001, de la nueva norma respecto al ruido de las aeronaves, más estricta, para el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y la reciente propuesta de nuevas normas más estrictas respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno para aplicarlas a partir del 1 de enero de 2008;

2. *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;

3. *Pide* al Consejo que se asegure de que su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) prosiga rápidamente su programa de trabajo en los sectores del ruido y de las emisiones, con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible y se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;

4. *Insta* a los Estados contratantes de las regiones del mundo actualmente subrepresentadas en el CAEP, a que participen en las actividades del Comité; y

5. *Insta* a los Estados contratantes a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula 2 del presente apéndice.

¹ Será necesario actualizar la referencia a la luz de la decisión de la Asamblea respecto a la Resolución A33-14.

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, incluyendo reglamentos sobre el medio ambiente;

Considerando que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para atenuar 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 seguir activamente el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y orientación para su aplicación por los Estados;

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 disponibles para reducirlo considerando cuatro elementos principales, es decir, 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 la aviación constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren políticas;

Considerando que la implantación y las decisiones relativas a los elementos del enfoque equilibrado incumben a los Estados contratantes y que en definitiva es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos basadas en los reglamentos y las políticas de la OACI;

Considerando, como lo pidió la Asamblea en 2001, que la orientación de la OACI se elaboró 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)];

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 existentes, leyes actuales 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; y

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el reemplazo de las aeronaves que cumplen con los requisitos del Capítulo 2 (aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido 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 el mantenimiento del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes 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. *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, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales;
- b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluya:
 - 1) evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
 - 2) evaluación de los costos probables y los beneficios de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evolución, para la consulta con los interesados y la solución de controversias;

3. *Alienta* a los Estados a:

- a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios;
- b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible en áreas sensibles al ruido y medidas mitigadoras 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
 - 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;
4. *Pide* a los Estados que:
- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
 - b) se aseguren de que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago;
 - c) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;
5. *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;
6. *Pide* al Consejo que:
- a) evalúe continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves;
 - b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado en el Doc 9829 está actualizada y responde a los requisitos de los Estados; y
 - c) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo mediante seminarios prácticos; y
7. *Pide* a los Estados que presten el apoyo correspondiente para esta labor de orientación de la OACI.

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 en todos los aeropuertos en uno o más Estados de una categoría de aeronaves basada en el ruido;

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 imponían una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficios;

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 las 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/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 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido 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 se conformen 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 7 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 se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4;
5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que se conforman 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 evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplan 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 del presente 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 el alcance de ulteriores reducciones del ruido en la fuente es limitado en el sentido de que se están asimilando gradualmente en las flotas las mejoras anteriores de la tecnología de reducción del ruido, pero que no se esperan importantes avances tecnológicos en el futuro previsible;

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 que se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la implantación de la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan a 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 venido considerando imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que se ajustan a 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 consecuencias económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan esas 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 sobre el ruido del Anexo 16 no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, se basa en la inteligencia de que es para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, arreglos existentes y políticas establecidas que puede regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar 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 estas medidas 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 con 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 disponibles 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 anterior, permitan la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones a las aeronaves que cumplan con 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 las dificultades innecesarias, otorgando exenciones;
- f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un período de tiempo, 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 período de aviso con antelación 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 esas 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, con las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4.

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 sensibles al 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 con las normas de homologación en cuanto al ruido 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 marcando las áreas en que la gente 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;

Considerando que también se prevé que la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 aumentará las oportunidades para que los explotadores replacen 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 responsabilidad de las autoridades locales, sin embargo, afecta a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones para la aviación civil; y

Considerando que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, que se actualizó recientemente, figuran textos de orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas de atenuación del ruido;

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 en los mismos;

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 con la

nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización inapropiada de los terrenos o la expansión urbana en los mismos, 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 el desarrollo en 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 otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
 - e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos; y
4. *Pide* al Consejo:
- a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
 - b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Considerando que desde la introducción de las aeronaves supersónicas en el servicio comercial se han tomado medidas para evitar crear situaciones inaceptables para el público debido al estampido sónico, tales como los efectos molestos del estampido sónico en el sueño y los efectos perjudiciales que la amplificación de dicho estampido puede tener en las personas y bienes, tanto en tierra como en el mar; y

Considerando que los Estados que participan en la fabricación de estas aeronaves supersónicas, así como otros Estados, siguen investigando los efectos físicos, fisiológicos y sociológicos del estampido sónico;

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 ambientales de la aviación civil en la atmósfera

Considerando que existe una creciente preocupación por los problemas ambientales en la atmósfera, tales como el calentamiento de la atmósfera y el agotamiento de la capa de ozono;

Considerando que el plan de acción del “Programa 21” adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en 1992, hace un llamamiento a los gobiernos para que, con la cooperación de los órganos pertinentes de las Naciones Unidas, aborden estos problemas;

Considerando que el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, que fue preparado a solicitud de la OACI por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en colaboración con el Grupo de expertos sobre la evaluación científica del ozono estratosférico del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias agotadoras de la capa de ozono y publicado en 1999, contiene la más amplia evaluación hasta la fecha de la medida en que la aviación contribuye a estos problemas y, entre otras cosas, informa que:

- las aeronaves emiten gases y partículas que alteran la concentración atmosférica de gases con efecto de invernadero, desencadenan la formación de estelas de condensación y pueden aumentar los cirrus, factores todos ellos que contribuyen al cambio climático;
- se estima que las aeronaves contribuyen en un 3,5% al forzamiento radiativo total (medida del cambio climático) de todas las actividades humanas y que este porcentaje excluye los efectos de los posibles cambios en los cirrus y está previsto que aumente; y
- aunque las mejoras en la tecnología de las aeronaves y sus motores y en la eficiencia del sistema del tránsito aéreo beneficiarán al medio ambiente, no compensarán totalmente los efectos del aumento de las emisiones resultante del crecimiento previsto de la aviación;

Considerando que el informe especial del IPCC reconoce que los efectos de algunos tipos de emisiones de los motores de las aeronaves son bien comprendidos, revela que los efectos de otros tipos no

lo son e identifica varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad de proyectar las repercusiones de la aviación en el cambio climático y el ozono;

Considerando que, desde la publicación del informe especial del IPCC, se ha continuado trabajando en algunas áreas clave de incertidumbre científica indicadas en el informe, como la influencia de las estelas de condensación y los aerosoles en los cirrus y las repercusiones en el clima de los óxidos de nitrógeno y el metano;

Considerando que la OACI ha pedido que el IPCC, al preparar su cuarto informe de evaluación que debe publicarse en 2007, incluya una actualización de las principales conclusiones de su informe especial;

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr la estabilización de las concentraciones de gases con efecto de invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático;

Considerando que el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC ha solicitado la asistencia de la OACI en cuestiones metodológicas relacionadas con la recolección de emisiones de gases con efecto de invernadero y los informes sobre las mismas a nivel nacional;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en diciembre de 1997 y que todavía tiene que entrar en vigor, insta a los países desarrollados a imponer limitaciones o reducciones de los gases con efecto de invernadero generados por “emisiones del combustible aeronáutico”, trabajando por medio de la OACI (Artículo 2.2);

Considerando que el Protocolo de Kyoto trata de forma diferente las emisiones internacionales y las nacionales provenientes del sector de la aviación, por cuanto se exhorta a los países desarrollados a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases con efecto de invernadero generadas por la aviación internacional trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2 del Protocolo), mientras que las emisiones procedentes de la aviación interior se incluyen en los objetivos nacionales de los países desarrollados, que requieren una reducción general del 5,2% en el total de las emisiones de todas las fuentes para el período 2008-2012 (en comparación con los niveles de 1990 y basándose en seis gases con efecto de invernadero específicos) y que se ha tomado nota de las posibles ventajas de la armonización del tratamiento de las emisiones procedentes de la aviación internacional e interior;

Considerando que el Consejo de la OACI ha estado explorando opciones políticas para limitar o reducir las repercusiones en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves de la aviación civil, particularmente en respuesta a la Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndices H e I, y se está desarrollando una labor sobre tecnología y normas, sobre medidas operacionales para reducir el consumo de combustible y, por lo tanto, las emisiones, y sobre medidas basadas en criterios de mercado (véase el Apéndice I), y que se han proporcionado informes periódicos a las Conferencias de las Partes en la CMNUCC;

Reconociendo que pueden obtenerse considerables economías de combustible y reducciones de las emisiones mediante mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM); y

Acogiendo con satisfacción las medidas adoptadas por la OACI para fomentar la aplicación de medidas operacionales, incluida la publicación de *Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones* (Cir 303), y la realización de dos seminarios prácticos sobre este asunto;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que:
 - a) promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en dicho informe especial del IPCC sobre la aviación y la atmósfera global; y
 - b) se aseguren de que las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático realizadas por el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas incluyan información actualizada sobre los efectos inducidos por las aeronaves en la atmósfera;
2. *Pide* al Consejo que:
 - a) continúe cooperando estrechamente con el IPCC y con otras organizaciones que participen en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC);
 - b) continúe estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente y que elabore propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones, tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados;
 - c) continúe prestando asistencia al Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC con respecto a las cuestiones metodológicas; y
 - d) continúe elaborando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios relacionados con las mejoras en la ATM y fomentando la aplicación de las medidas operacionales descritas en el texto de orientación de la OACI (Cir 303) como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves; y
3. *Invita* a los Estados contratantes y organizaciones internacionales a mantener informada a la OACI sobre la evolución de este asunto.

APÉNDICE I

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

Considerando que el Apéndice H de esta Resolución establece el contexto general en que las opciones de políticas, incluyendo las medidas basadas en criterios de mercado, se consideran como medio para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que las medidas basadas en criterios de mercado están destinadas a lograr objetivos relacionados con el medio ambiente a un costo inferior y de manera más flexible que las medidas de reglamentación tradicionales;

Considerando que en los últimos años los gobiernos han reconocido cada vez más la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona y que el asunto de las medidas basadas en criterios de mercado para la protección del medio ambiente, incluyendo los derechos o impuestos sobre el transporte aéreo, un sistema de comercio de los derechos de emisión o medidas voluntarias, se ha planteado, por ejemplo, en el contexto del control de las emisiones de gases de efecto de invernadero;

Considerando que el Principio 16 de la Declaración de Río sobre medio ambiente y desarrollo (1992) señala que “las autoridades nacionales procurarán fomentar la asunción de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales”;

Considerando que el Protocolo de Kyoto trata de forma diferente las emisiones internacionales y las nacionales provenientes del sector de la aviación, que se ha tomado nota de las posibles ventajas de la armonización del tratamiento de ambas categorías de emisiones, y que se ha reconocido que algunos Estados contratantes o grupos de Estados ya están tomando medidas para formular opciones destinadas a reducir las emisiones de los sectores nacionales, incluyendo las emisiones de la aviación interior;

Considerando que las políticas de la OACI hacen una distinción conceptual entre derechos e impuestos, dado que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados contratantes en materia de impuestos (*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632), en que se recomienda, entre otras cosas, la exención recíproca de todos los impuestos cobrados sobre el combustible cargado a bordo de las aeronaves para servicios aéreos internacionales, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta a los Estados contratantes a que reduzcan o eliminen en la medida más amplia posible los impuestos relacionados con la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional;

Tomando nota de que la política de la OACI en materia de exención de impuestos para el combustible de aviación ha sido cuestionada por algunos Estados contratantes que imponen gravámenes a otros modos de transporte y a otras fuentes de gases con efecto de invernadero;

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 contratantes 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;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en forma de 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;

Tomando nota de que el Consejo ha recibido informes de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) sobre posibles opciones relativas al empleo de medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves, concentrándose inicialmente en el dióxido de carbono, y que se prevé continuar esta labor;

Tomando nota de que se necesitan otros estudios y orientación para usar un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación civil internacional;

Tomando nota de que el CAEP preparó un modelo de acuerdo y textos de orientación para que los Estados contratantes y las partes interesadas apliquen las medidas voluntarias a corto plazo;

Reconociendo que los extensos estudios realizados para proporcionar orientación adicional a los Estados contratantes respecto a los gravámenes relacionados con las emisiones han identificado un gran número de problemas pendientes sobre los que existen diferentes opiniones; y

Considerando que los Estados contratantes tienen obligaciones legales, acuerdos existentes, leyes vigentes y políticas establecidas;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que continúe elaborando orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático; y que continúe elaborando propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC);

2. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todos los interesados, incluido el impacto potencial en el mundo en desarrollo, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas, incluyendo las existentes, con el fin de abordar las emisiones de los

motores de las aeronaves del modo más eficaz en función del costo, y a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente, y a los Estados contratantes a que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:

a) Mecanismos voluntarios

- 1) *Alienta* a los Estados contratantes y otras partes interesadas, a que adopten medidas para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios y a que mantengan informada a la OACI; y
- 2) *Pide* al Secretario General que facilite dichas medidas proporcionando las directrices que la OACI preparó para dichos mecanismos, incluido un acuerdo voluntario modelo y que trabaje para asegurarse de que los que adopten medidas tempranas se beneficien de las mismas y no se perjudiquen posteriormente por hacerlo;

b) Gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Reconoce* la continua validez de la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;
- 2) *Insta* a los Estados a que sigan la orientación actual que contiene dicha Resolución;
- 3) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación de derechos por emisiones de gases con efecto de invernadero sobre una base internacional, si bien no se excluye la aplicación de tales derechos por acuerdo mutuo de Estados miembros de una organización regional de integración económica a los explotadores de esos Estados y *pide* al Consejo que:
 - a) realice más estudios y elabore orientaciones adicionales sobre el tema;
 - b) ponga énfasis especialmente en los asuntos pendientes identificados en estudios anteriores y por la Asamblea; y
 - c) se fije como objetivo concluir tales estudios antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007;
- 4) *Insta* a los Estados contratantes que se abstengan de aplicar unilateralmente derechos relacionados con las emisiones de gases con efecto de invernadero antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007;
- 5) *Pide* al Consejo que, antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007, estudie la eficacia de los gravámenes relacionados con la calidad del aire local y elabore orientaciones adicionales al respecto e *insta* a los Estados contratantes a que participen activamente y compartan información en relación con esta iniciativa;
- 6) *Insta* a los Estados contratantes a que aseguren el grado más elevado de compatibilidad con respecto a las políticas y orientaciones de la OACI sobre gravámenes relacionados con la calidad del aire local;

c) Comercio de los derechos de emisión

- 1) *Apoya* el continuo desarrollo de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional; y
- 2) *Pide* al Consejo que en su futura labor sobre este asunto, se concentre en dos enfoques. En un enfoque, la OACI apoyaría el desarrollo de un sistema voluntario de comercio de derechos de emisión que los Estados contratantes interesados y las organizaciones internacionales podrían proponer. En el otro enfoque, la OACI proporcionaría orientaciones que los Estados contratantes podrían utilizar, según corresponda, para incluir las emisiones procedentes de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados contratantes, conforme al proceso de la CMNUCC. En ambos casos, el Consejo debería asegurar que las directrices para un sistema abierto de comercio de derechos de emisión traten de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en este sistema, incluyendo elementos fundamentales como la presentación de informes, la supervisión y el cumplimiento.

— FIN —