



A36-WP/355  
P/53  
27/9/07

## ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 17

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 17 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo y se presenta a la Plenaria para que lo examine.

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

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente**

17.1 En su cuarta, quinta, novena, décima y undécima sesiones, el Comité Ejecutivo examinó el tema de la protección del medio ambiente basándose en el informe presentado por el Consejo sobre el progreso de la labor de la Organización en relación con el ruido de las aeronaves y las emisiones de sus motores (WP/34) y otros dos informes del Consejo, el primero en que se actualizaban los Apéndices B hasta G inclusive de la Resolución A35-5 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente* (WP/35), y el segundo relativo a las políticas de la OACI sobre emisiones de los motores de las aeronaves en que se actualizaban los Apéndices A, H e I de la misma Resolución (WP/39). Además, se contaba con 17 notas presentadas por Estados y observadores: las notas de estudio WP/70, 75, 85, 88, 116, 130, 131, 132, 137, 166, 172, 182, 235, 236, 240, 251, 285.

17.2 El Comité tomó nota de que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo y sus diversos grupos de expertos siguió realizando la mayor parte de la labor de la Organización relativa al medio ambiente y que el CAEP se había reunido en febrero de 2007 (CAEP/7). En marzo, el Consejo examinó y aprobó las recomendaciones de dicha reunión y formuló sus observaciones al respecto. En los párrafos que siguen se describe el progreso logrado en relación con el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las mismas. Siguen luego las intervenciones de los Estados y otras organizaciones.

**17.3 RUIDO DE LAS AERONAVES**

17.3.1 El Consejo presentó un informe (WP/34) sobre el progreso logrado por la OACI después del 35º período de sesiones de la Asamblea en el contexto del ruido de las aeronaves, incluidas las actividades llevadas a cabo por la Secretaría y las que se relacionan con el CAEP.

17.3.2 Los Estados están examinando actualmente las recomendaciones de la reunión CAEP/7 relativas a enmiendas del Anexo 16 y se prevé que éstas sean aplicables en noviembre de 2008.

17.3.3 Como lo había solicitado el 35º período de sesiones de la Asamblea, se habían elaborado textos que se incorporarían en la *Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829) de la OACI sobre los temas del “aspecto humano” y los estudios de casos de aeropuertos. El CAEP sigue trabajando en relación con la expansión urbana inapropiada.

17.3.4 En la reunión CAEP/7 no se propuso aumentar los niveles actuales de las normas relativas a la homologación acústica, pero se convino en información técnica adicional que se incorporaría en el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves*, y el *Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación acústica de las aeronaves* (Doc 9501). El CAEP realizó un estudio sobre la correlación entre los niveles de ruido en la vecindad de los aeropuertos y los niveles de homologación acústica; llegó a la conclusión de que existía un grado razonablemente alto de correlación y que no existía necesidad alguna de modificar el mecanismo actual de homologación. Habían tenido lugar tres seminarios prácticos sobre homologación acústica para aumentar el conocimiento de los actuales SARPS y textos de orientación relacionados con la homologación.

17.3.5 Se elaboraron textos de orientación para proporcionar información general sobre la evaluación de los beneficios que supone la reducción del ruido (y las emisiones) mediante la aplicación de procedimientos de atenuación del ruido. Dichos textos se publicarán como circular de la OACI.

17.3.6 Se publicará en breve una edición actualizada del *Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2 — Utilización del terreno y control del medio ambiente* (Doc 9184) en que se formulan recomendaciones relativas a la planificación de la utilización de los terrenos y métodos de protección del medio ambiente en los aeropuertos.

17.3.7 Se han elaborado, para reemplazar la Circular 205 de la OACI, nuevos textos de orientación sobre métodos recomendados para calcular las curvas de nivel de ruido en la vecindad de los aeropuertos. La mencionada circular se había publicado en 1988 y su contenido ya no correspondía a los adelantos tecnológicos.

17.3.8 Como lo había solicitado el 35º período de sesiones de la Asamblea, el CAEP había realizado un estudio sobre la prohibición de vuelo destinada a atenuar el ruido en los aeropuertos. Dicho estudio se había limitado a examinar las prohibiciones actuales, incluidas sus categorías, sus motivos y su alcance y escala mundiales. Proseguía la labor respecto a este tema.

17.3.9 El 35º período de sesiones de la Asamblea había solicitado también que el Consejo evaluara periódicamente las repercusiones actuales y futuras del ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores y continuara evaluando instrumentos para ese fin. En lo que atañe a la evaluación del ruido de las aeronaves, se elaboró una tendencia revisada del ruido utilizando el modelo AEDT/MAGENTA. Dicho modelo se había actualizado posteriormente a la última Asamblea a fin de reflejar las normas internacionales más recientes de elaboración de modelos de ruido. Los resultados de dicha evaluación figuran en el Apéndice C de la nota WP/34. En el Apéndice D figura una lista de las publicaciones de la OACI relativas al medio ambiente.

17.3.10 En la nota WP/132, la India destacaba la necesidad de que se revisaran las restricciones relativas a la prohibición de vuelo durante la noche impuesta en algunos Estados o aeropuertos. Consideraba que dicha práctica afectaba al concepto de libre movimiento del tráfico aéreo y era incómoda para el público viajero. Además, la prohibición de vuelo durante la noche en ciertos aeropuertos causaba congestión en otras horas del día, con repercusiones negativas en el medio ambiente y los aspectos económicos de las operaciones de líneas aéreas y aeropuertos. La OACI había emprendido iniciativas al recomendar que se utilicen las tecnologías más modernas para diseñar motores de aeronaves y se apliquen procedimientos operacionales perfeccionados para reducir al mínimo las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, pero se consideraba que las prohibiciones de vuelo impuestas en algunos Estados o aeropuertos tenían un efecto negativo que obstaculizaba los esfuerzos de la OACI. El actual crecimiento de la aviación a nivel mundial y su efecto en el medio ambiente constituía uno de los mayores retos planteados a la OACI. Por consiguiente, se consideraba que las restricciones que suponen las prohibiciones de vuelo durante la noche deberían revisarse para reducir su efecto en el medio ambiente y los aspectos económicos de las líneas aéreas y los aeropuertos de destino. Además, su eliminación permitiría una mejor utilización del espacio aéreo y de la infraestructura. La India proponía concretamente que la OACI examinara la aplicación del enfoque equilibrado en los casos en que se habían impuesto prohibiciones de vuelo durante la noche y evaluara la medida en que el enfoque equilibrado contribuiría a resolver el problema. También se proponía que la OACI llevara a cabo un estudio de caso en un gran aeropuerto de destino en lo que atañe a las repercusiones ambientales y económicas de las prohibiciones de vuelo en otros aeropuertos.

17.3.11 En la nota WP/251, Nigeria proponía, en nombre de los Estados africanos, que la OACI examinara detenidamente la gestión de la relación entre el ruido y las emisiones de los motores. A ese respecto, recomendaba que se eliminaran las prohibiciones de vuelo durante la noche impuestas sobre las operaciones de llegada en los aeropuertos, particularmente en Europa, dado que durante los últimos años se habían reducido considerablemente los niveles de ruido de las aeronaves. El mantenimiento de la prohibición de vuelo durante la noche aumentaba aún más las demoras y la congestión en los aeropuertos debido a un consumo más elevado de combustible y otras cargas operacionales para las líneas aéreas, así como un mayor volumen de emisiones.

17.3.12 En la nota WP/172, Indonesia proporcionaba información general relativa a su postura respecto a la gestión ambiental, incluido el ruido, así como sus esfuerzos y logros respecto a la seguridad operacional de la aviación internacional y los requisitos ambientales en el contexto de la cultura local.

17.3.13 En la nota WP/116, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) declaraba que consideraba el ruido como la cuestión más importante desde el punto de vista de los aeropuertos y apoyaba la orientación proporcionada por la OACI al respecto. Proponía que se revisaran las normas sobre homologación acústica con carácter regular (p. ej., cada seis años) y también que en toda nueva norma relativa al ruido debería exigirse la reducción del ruido en los tres puntos de homologación (eje de aproximación, eje de despegue y línea lateral en despegue), así como una reducción acumulada.

17.3.14 Al debatir las cuestiones suscitadas en dichas notas, se señaló que pese al progreso logrado, el ruido seguía siendo el mayor impedimento a la ampliación de los aeropuertos existentes y la construcción de otros nuevos. Las reducciones significativas en el ruido producido por cada aeronave, que se habían logrado en el pasado, quedaban desafortunadamente contrabalanceadas por el aumento del tráfico, por lo que era necesario continuar los esfuerzos para reducir aún más el ruido en la fuente. Se señaló, sin embargo, que era poco probable que se resolviera el problema global del ruido únicamente mediante medios técnicos; por consiguiente, debía seguir tratándose este problema mediante el enfoque equilibrado. Se mencionó la importancia de la planificación del uso de los terrenos. Dado que el CAEP revisaba regularmente las normas de rigurosidad en cuanto al ruido, no se consideraba necesario prescribir los intervalos correspondientes. Como en el pasado, el momento, la magnitud, el formato y la justificación para aumentar la rigurosidad de las normas relativas al ruido deberían seguir basándose en el juicio técnico competente de los expertos del CAEP.

17.3.15 Se acogieron positivamente las opiniones expresadas respecto a las prohibiciones de vuelo; sin embargo, se señaló que ya figuraban en el programa de trabajo del CAEP otros estudios sobre el problema, incluido un estudio de casos. La mayoría de los oradores indicaron que el tema ya se estaba tratando como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido y que dicho enfoque debía mantenerse.

17.3.16 En la Resolución A35-5 de la Asamblea se pedía al Consejo que presentara en cada Asamblea una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente. En la nota A36-WP/35, el Consejo presentaba un proyecto de texto de los Apéndices B hasta G inclusive de la Resolución A35-5 que se actualizaba para reflejar los acontecimientos ocurridos posteriormente al 35º período de sesiones de la Asamblea y, en particular, los acontecimientos a raíz de la séptima reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/7). Se señaló que sólo se habían modificado los Apéndices B y C. Asimismo, la Secretaría señaló un error en la redacción del Apéndice C, que se corregiría. Se señaló también que los

demás Apéndices (A, H e I) de dicha Resolución de la Asamblea se examinarían en relación con la nota A36-WP/39.

17.3.17 El Comité aceptó los Apéndices B hasta G inclusive propuestos de la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*, sin formular otros comentarios al respecto.

## 17.4 EMISIONES DE LA AVIACIÓN

### 17.4.1 Generalidades

17.4.1.1 El Consejo presentó un informe (WP/34) sobre el progreso logrado por la OACI posteriormente al 35º período de sesiones de la Asamblea en lo que atañe a los aspectos técnicos y operacionales de las emisiones de los motores, incluidas las actividades llevadas a cabo por la Secretaría y el CAEP, así como los principales acontecimientos en cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas.

17.4.1.2 Se había mantenido enlace con otros organismos de las Naciones Unidas con miras a lograr una mejor comprensión de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y explorar opciones de políticas para limitar o reducir las emisiones. Dicho enlace se había centrado principalmente en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Cabe señalar que el Protocolo de Kyoto entró en vigor posteriormente al último período de sesiones de la Asamblea. A solicitud de la CMNUCC en mayo de 2005, la OACI había presentado un informe al Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) de la CMNUCC sobre los resultados de una comparación de datos relativos a las emisiones de la aviación y el consumo de combustible. No se había avanzado más en cuanto al procedimiento de la CMNUCC sobre cuestiones de metodología relacionadas con las emisiones de la aviación, pero seguía el diálogo de cooperación entre la OACI y la CMNUCC. La mayoría de las actividades de cooperación con el IPCC se habían centrado en los preparativos de dicho órgano para su cuarto informe de evaluación (AR4) y las directrices de 2006 para la elaboración de inventarios nacionales de gases de efecto invernadero. La OACI pidió que en el AR4 se actualizaran las principales conclusiones del informe especial de 1999, en particular respecto a las principales áreas de incertidumbre (o sea, la influencia de las estelas de condensación y los aerosoles en las nubes cirrus). En la nota WP/34 figuraba un resumen de estos aspectos del AR4.

17.4.1.3 La reunión CAEP/7 no había formulado recomendaciones relativas a cambios en la rigurosidad de las normas sobre emisiones de los motores que figuran en el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*. No obstante, seguía la labor para determinar la posibilidad de disminuir los límites de NO<sub>x</sub> en el futuro. El establecimiento de objetivos de mediano (2016) y largo (2026) plazos para reducir los NO<sub>x</sub> constituía un nuevo elemento para asistir al CAEP en sus futuras actividades. Se ilustraba el progreso logrado en materia de reducción de las emisiones durante los últimos cuatro decenios. El CAEP había producido también textos de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos y continuaba la labor al respecto.

17.4.1.4 En lo que atañe a medidas operacionales, el CAEP había producido información sobre los beneficios ambientales de la implantación de los nuevos sistemas CNS/ATM; además, se estaban elaborando modelos más nuevos para mejorar dicha labor. El CAEP había iniciado estudios sobre las ventajas ambientales de las aproximaciones en descenso continuo (CDA) y, a pesar de que se necesitaba más trabajo, era evidente que CDA presentaba ventajas significativas. Seguía la labor respecto a CDA y

otras medidas operacionales que pueden proporcionar importantes ventajas para el medio ambiente, en estrecha cooperación entre la Secretaría, el CAEP y otros organismos de la Organización.

17.4.1.5 Un elemento fundamental de la labor del CAEP consistía en el uso de modelos para la predicción del efecto de las mejoras tecnológicas y operacionales en la reducción de emisiones (así como en el ruido). El CAEP había emprendido importantes trabajos para evaluar los modelos que le habían presentado los Estados, así como las tendencias iniciales en materia de emisiones locales y mundiales. Se presentaron al Comité los resultados de dicha evaluación.

17.4.1.6 Se informó a la reunión que la OACI había organizado un coloquio sobre emisiones de la aviación en mayo de 2007, que había constituido un foro para analizar las emisiones de la aviación. Proporcionó información completa y detallada sobre las emisiones para permitir al presente período de sesiones de la Asamblea tomar las decisiones necesarias. Durante el período de sesiones, la Organización también publicó la primera edición del informe sobre el medio ambiente, de la OACI. Este nuevo documento debe servir como informe periódico sobre la situación y constituir una referencia de autoridad sobre aviación y el medio ambiente.

17.4.1.7 El Comité tomó nota de los logros del CAEP y las observaciones de los Estados. Expresó su satisfacción ante la labor realizada, como lo demuestra el amplio volumen de textos publicados procedentes del trabajo del CAEP.

#### 17.4.2 **Medidas basadas de criterios de mercado**

17.4.2.1 En la nota WP/39, el Consejo informaba sobre su trabajo en relación con las políticas de la Organización relativas a las emisiones de la aviación, incluida la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado y otras medidas de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente a nivel mundial (cambio climático) y local (calidad del aire local). En la nota se recordaba que las medidas tomadas para tratar las emisiones abarcaban tres enfoques, a saber, tecnología y normas, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado. En el último caso, la labor realizada por la OACI después de la última Asamblea, llevada a cabo principalmente por el CAEP, había incluido medidas voluntarias, cambios relacionados con las emisiones y el comercio de derechos de emisión.

17.4.2.2 La OACI había compilado y difundido información sobre diversas experiencias de medidas voluntarias. La Organización había adoptado también políticas y publicado textos de orientación sobre derechos relacionados con las emisiones respecto a la calidad del aire local. La parte principal del trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado con miras a reducir las emisiones mundiales se relacionaba con el comercio de derechos de emisión, dado que constituía el área en que podría preverse el mayor progreso. Por consiguiente, se había elaborado orientación para integrar la aviación internacional en los sistemas de comercio de derechos de emisión de los Estados. En su informe, el Consejo indicó que dicha orientación se había adoptado a título provisional (proyecto de orientación), debido a la existencia de diferencias de concepción entre los Estados sobre la cuestión de la implantación sin la aceptación mutua de los Estados interesados. Este aspecto debía examinarse en la Asamblea.

17.4.2.3 En la nota se informaba también sobre otros acontecimientos que habían tenido lugar o que estaban en curso, tales como los programas de contrapartida de las emisiones de carbono, que se proponían cada vez más al público viajero, el uso del mecanismo de desarrollo limpio (MDL) previsto en el marco del Protocolo de Kyoto, que permitiría el uso de dicho mecanismo para proyectos relacionados

con la aviación en los países en desarrollo, o la Iniciativa de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, a la que se había invitado a la OACI a participar.

17.4.2.4 En la nota se presentaban también los sectores en que se necesitaba seguir trabajando para lograr progreso en materia de emisiones de la aviación.

17.4.2.5 Por último, se propusieron a la atención de la Asamblea tres apéndices reestructurados (Apéndices A, H e I) de la Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, en relación con los mencionados temas. El Apéndice A se refería a aspectos generales; se reestructuraron los Apéndices H e I para tratar las repercusiones de la aviación en la calidad del aire local y en el clima mundial, respectivamente. Aunque la OACI había desplegado grandes esfuerzos para salvar las diferencias de opiniones sobre aspectos concretos de la Resolución, tales como el alcance geográfico de los planes de comercio de derechos de emisión o la definición de los posibles objetivos en materia de logros de la aviación respecto a las emisiones, estas cuestiones quedaron sin solución. Se indicaban entre paréntesis en la redacción revisada de la Resolución y debían ser resueltos por la Asamblea.

17.4.2.6 En la nota WP/182 se describía la postura de Australia respecto al establecimiento del marco estratégico por parte de la OACI para la gestión de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación. En dicha nota se invitaba a la Asamblea a resolver que se acelerara el desarrollo de un marco estratégico para la gestión de las emisiones de la aviación y que, en el contexto de dicho marco, se concediera prioridad a medidas operacionales y técnicas prácticas. La Asamblea debería alentar la elaboración de un enfoque equilibrado en relación con las emisiones de la aviación en que también se promuevan otras medidas complementarias, tales como planes voluntarios de compensación y opciones de comercio abierto de derechos de emisión. Además, la Asamblea debería resolver apoyar los principios de cooperación multilateral para promover opciones de comercio de derechos de emisión para la aviación internacional que se aplicarían mediante acuerdo mutuo entre las partes afectadas.

17.4.2.7 En la nota WP/285, Chile consideraba que el comercio de derechos de emisión debería tratarse en el contexto del derecho internacional y que era importante adoptar enfoques que se habían tomado en otros foros multilaterales que habían examinado cuestiones ambientales, tales como el establecimiento de responsabilidades comunes pero diferenciadas y distinguir el trato otorgado a países particularmente vulnerables. Esto significaba que los Estados con economías de desarrollo diferente deberían asumir otras categorías de responsabilidades y que la contribución a las medidas de reducción deberían ser diferentes para los Estados más vulnerables. Era también importante tener en cuenta el aislamiento geográfico de países como Chile para cuyo desarrollo económico y conexiones internacionales el transporte aéreo revestía vital importancia. El plan europeo aumentaría considerablemente los costos operacionales para la aviación, perjudicando así el desarrollo económico de Chile. Pidió que se apoyara la labor del CAEP y la de la OACI respecto al comercio de derechos de emisión.

17.4.2.8 China señaló, en la nota WP/235, que con el crecimiento del transporte aéreo mundial, el problema de las emisiones de la aviación y sus repercusiones en el cambio climático despertaba preocupaciones crecientes de la comunidad internacional. Las medidas tecnológicas, operacionales y de mejoramiento de la infraestructura para abordar la cuestión de las emisiones de la aviación son foco de la atención de los interesados de la industria, mientras que las medidas de mercado y las medidas económicas gubernamentales constituirían desafíos más importantes en el futuro. La adopción de medidas económicas para resolver el problema de las emisiones de la aviación debería ser analizada por los Estados en el marco de la OACI. La Organización debería encabezar la investigación y evaluación de

dichas medidas económicas y la resolución del problema de las emisiones de la aviación basándose en el principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” y el principio del consenso, la participación activa y la amplia cooperación. Debería oponerse a toda medida unilateral y cualquier medida de reducción de emisiones coercitiva no diferenciada, así como a la adopción de un comercio mundial de derechos de emisión no diferenciado e instar a que se incluya lo antes posible a la aviación civil en el mecanismo de desarrollo limpio (MDL).

17.4.2.9 En la nota WP/88, Egipto presentó su punto de vista, en su calidad de país en desarrollo, sobre los efectos que la aplicación unilateral de un plan de comercio de derechos de emisión por un Estado o grupo de Estados tendría en los países en desarrollo. En la nota se recomendaba, entre otras cosas, que ningún Estado o grupo de Estados adopte unilateralmente decisiones sobre comercio de derechos de emisión para la aviación y que se otorgue prioridad al enfoque equilibrado para superar los problemas que plantean las emisiones, de manera similar a lo adoptado respecto al ruido de las aeronaves, teniendo en cuenta tanto los intereses de los países en desarrollo como los de los desarrollados.

17.4.2.10 La India proporcionó en la nota WP/137 una actualización sobre diversas iniciativas recientes que había tomado para la conservación del combustible y aumentar la protección del medio ambiente.

17.4.2.11 En la nota WP/172, Indonesia proporcionó información de orden general relativa a su postura sobre la gestión ambiental, incluidas las emisiones, así como sus esfuerzos y logros respecto a la seguridad operacional de la aviación internacional y los requisitos ambientales en el contexto de la cultura local.

17.4.2.12 Varios Estados<sup>1</sup> presentaron juntos la nota WP/166 en la que señalaban que para afrontar eficazmente los retos ambientales que plantea el crecimiento de la aviación, era imperativo que la OACI siguiera asumiendo su función de liderazgo para establecer un enfoque estructurado, de largo plazo y aceptable a escala mundial para permitir el crecimiento, atendiendo, al mismo tiempo, a las correspondientes repercusiones ambientales. Este enfoque debería incluir la promoción de soluciones económicamente rentables basadas en el consenso internacional para que los Estados contratantes las apliquen a fin de lograr las metas ambientales de la OACI. La Organización debería avalar la orientación sobre derechos de emisión que apoye el principio de acuerdo mutuo e instar a los Estados a que se abstengan de aplicar de manera unilateral derechos relativos a los gases de efecto invernadero. La OACI también debería reconocer la necesidad de tener en cuenta las implicaciones de las medidas ambientales en las circunstancias económicas del mundo en desarrollo, respetando plenamente los principios acordados y contenidos en las disposiciones pertinentes del derecho aeronáutico internacional.

17.4.2.13 En la nota WP/251, Nigeria presentaba los puntos de vista de los Estados africanos<sup>2</sup>. Se señaló que la Unión Europea (UE) había decidido recientemente incluir a la aviación en el plan de

---

<sup>1</sup> Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Japón, México, Pakistán, Panamá, Santa Lucía y Singapur.

<sup>2</sup> Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea-Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.



comercio de derechos de emisión (ETS). La medida afectaba no sólo a los transportistas de la UE sino incluía a todos los transportistas que efectuaban operaciones hacia los aeropuertos de la UE. Muchos Estados ajenos a la UE consideraban dicha decisión como una imposición unilateral que debería reconsiderarse. Consideraba que no se habían llevado a cabo estudios para evaluar la cuestión del ruido y las emisiones en África y que dicho estudio era necesario. Este último debería abarcar un examen del efecto de las directrices de la OACI relativas al comercio de derechos de emisión en las líneas aéreas africanas. Los Estados africanos consideraban que dado que en el Protocolo de Kyoto no se habían fijado objetivos relativos a las emisiones para los países en desarrollo, el hecho de incluir a las líneas aéreas de los países en desarrollo en el plan de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea equivaldría a fijar objetivos utilizando medios indirectos. La OACI y los Estados contratantes deberían adherirse al principio de responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas. Dichas medidas deberían subyacerse para reducir las emisiones sin afectar al crecimiento del transporte aéreo. Apoyaban la labor de la OACI sobre los aspectos técnicos.

17.4.2.14 En la nota WP/70, Portugal, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, junto con los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y EUROCONTROL destacaban la importancia de abordar los efectos ambientales mediante la aplicación de un enfoque global que incluiría normas técnicas, investigación y desarrollo tecnológico, modernización de la gestión del tránsito aéreo y medidas basadas en criterios de mercado. Sin embargo, las medidas técnicas no bastarían y era necesario recurrir a medidas basadas en criterios de mercado. En la nota se explicaba la postura de la OACI respecto a los derechos relacionados con las emisiones y el comercio de los derechos de emisión, particularmente en lo que atañe al principio de no discriminación. Se mencionaba también que el proyecto europeo permitía atender a las preocupaciones que podrían tener los países en desarrollo, incluido el principio de responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas. Además, se destacaba el hecho de que la mayoría de las líneas aéreas de países terceros no quedaría afectada, o lo sería de manera limitada, dado que lo esencial de la carga incumbiría a las líneas aéreas europeas.

17.4.2.15 En la nota WP/240, Bahrein y Egipto invitaban a la Asamblea, en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) a convocar una Conferencia internacional bajo los auspicios de la OACI para considerar posibles medidas encaminadas a reducir los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente. También se le invitaba a instar a los Estados miembros a que se abstuvieran de aplicar impuestos sobre el combustible y a aquéllos que hubiesen aplicado impuestos a reconsiderar su decisión a fin de aliviar a las líneas aéreas. En dicha nota se instaba también a la OACI a tomar rápidamente medidas para elaborar controles y directrices claros y precisos relativos a un plan de comercio de derechos de emisión a fin de no obstaculizar el progreso del transporte aéreo ni restringir la participación de líneas aéreas de países en desarrollo en las actividades de transporte aéreo.

17.4.2.16 La CAAC señalaba, en la nota WP/236, que los Estados árabes habían trabajado arduamente con la comunidad internacional en relación con la protección del medio ambiente en la aviación civil para lograr un medio ambiente sin contaminación. Los Estados habían acatado también los convenios y acuerdos internacionales al respecto. Mediante dicha nota, los Estados árabes invitaban a la comunidad internacional, por intermedio de la OACI, a respetar dichos acuerdos y aplicar las normas pertinentes, otorgando plazos y oportunidades suficientes para proseguir la investigación y los estudios. También invitaban a los Estados fabricantes a aumentar la eficacia de los motores para evitar que aumenten los costos y proporcionar un producto de transporte aéreo que permitiera proteger al medio ambiente y fuese conforme a las especificaciones elaboradas por el CAEP y la OACI.

17.4.2.17 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) presentó su postura en la nota WP/130 respecto al plan de comercio de derechos de emisión. Se ponía énfasis en el la cuestión del alcance geográfico y la posibilidad de que los Estados o un grupo de Estados impusieran unilateralmente obligaciones a empresas de aviación civil de terceros países, sin excluir a los Estados que no son parte del Anexo B del Protocolo de Kyoto, como era el caso del proyecto de comercio de derechos de emisión que viene considerando la Unión Europea (UE). La CLAC consideraba que los Estados miembros de la UE no tenían en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas previsto en los instrumentos multilaterales sobre el cambio climático, de los que son también signatarios.

17.4.2.18 En la nota WP/131, la CLAC señalaba también la responsabilidad de los Estados de mitigar los efectos perjudiciales de la aviación civil para el medio ambiente y el desafío paralelo que supone encontrar respuestas adecuadas para hacerlo en el contexto del crecimiento de esa actividad. Los Estados miembros de la CLAC reconocían que los progresos logrados por la OACI para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional habían sido muy importantes. También estimaban que era necesario y posible lograr progresos adicionales aplicando medidas debidamente integradas. Éstas deberían incluir la difusión y el acceso oportuno a los adelantos tecnológicos que se registran en los bienes y servicios aplicables a la aviación civil; la aplicación de procedimientos operacionales más apropiados; la organización y gestión apropiada del tránsito aéreo y la utilización de mecanismos de planificación en los aeropuertos; la planificación y gestión en el uso de los terrenos; y la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para controlar o reducir las emisiones. Todas estas medidas deberían integrarse en orientaciones concretas de la OACI y formar parte de un plan global aceptable que incluyera el comercio de derechos de emisión con un enfoque de consenso mutuo. Se consideraba fundamental aplicar el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas, consagrado en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto.

17.4.2.19 En la nota WP/75, la Organización Mundial del Turismo (OMT) explicaba que estaba buscando la manera en que el turismo podría adaptarse al cambio climático y mitigar las emisiones, reforzando, al mismo tiempo, la contribución del sector al desarrollo socioeconómico en general y las medidas adoptadas por el sistema de las Naciones Unidas en particular. A este respecto, un elemento fundamental consistiría en intensificar la coordinación y las iniciativas de atenuación del cambio climático basadas en criterios de mercado entre la aviación y las autoridades de turismo, de común acuerdo con el sector privado.

17.4.2.20 En la nota WP/116, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) indicaba que los aeropuertos consideraban la calidad del aire local como una cuestión significativa dado que podría influir, por ejemplo, en el procedimiento de aprobación para ampliar la infraestructura. Por consiguiente, apoyaba la orientación proporcionada por la OACI al respecto. Además, el ACI recomendaba que se revisaran periódicamente las normas sobre rigurosidad en materia de NO<sub>x</sub>. El ACI consideraba también que las cuestiones de cambio climático deberían tratarse a nivel mundial bajo el liderazgo de la OACI, aunque podrían apoyarse las soluciones regionales como etapa hacia una solución mundial. Para ello, invitaba a la OACI a elaborar una hoja de ruta para tratar, mediante una estrategia a largo plazo, la cuestión de las emisiones de la aviación que contribuían al cambio climático. El ACI contaba con la OACI para que actuara de líder para lograr medidas a escala mundial.

17.4.2.21 Al propio tiempo que reconocía los logros pasados de las empresas de transporte aéreo, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) señalaba, en la nota WP/85, que la llamada huella de la aviación en materia de carbono seguía creciendo. En la nota se explicaba que la visión de la IATA consistía en colocar a la aviación gradualmente en una senda hacia el crecimiento neutro del carbono y,

un día, hacia un futuro sin carbono. Para lograr dichos objetivos, una serie de medidas de políticas exigían atención inmediata en materia de tecnología, operaciones de aeronaves, infraestructura y medidas económicas basadas en el principio de que la cobertura de las líneas aéreas de varios Estados se estableciera solamente mediante consentimiento mutuo. Deberían explorarse las inversiones económicas como incentivos para animar programas de nuevas tecnologías. Los programas de tipo compensación podrían utilizarse aún más para que los clientes de las líneas aéreas participen en las iniciativas relativas al cambio climático. Debería reafirmarse el liderazgo de la OACI y tomarse todas las medidas necesarias para facilitar y acelerar un mayor progreso en estos sectores.

17.4.2.22 Considerando la diversidad de opiniones, la reunión tomó nota de que un grupo oficioso asistiría al presidente del Comité Ejecutivo para elaborar el método más apropiado para avanzar.

17.4.2.23 Además de las notas de estudio presentadas individual o colectivamente, varios Estados, incluidos Argelia, Argentina, Brasil, China, Estados Unidos, Francia, India, Nigeria, el Reino Unido y la Comisión de la Unión Europea hicieron declaraciones para precisar su postura sobre el tema de los medios que permiten limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves.

17.4.2.24 Se logró un acuerdo general en cuanto a que las medidas basadas en criterios de mercado no deberían considerarse de manera aislada, sino como uno de los tres posibles enfoques (tecnología y normas, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado) que han de aplicarse. No obstante, se manifestó divergencia en las opiniones en cuanto a la importancia relativa que debía concederse a cada una de las medidas. La mayoría de los Estados expresó la opinión de que el debate debería concentrarse en alcanzar un consenso sobre la mejor manera de tratar la reducción de las emisiones.

17.4.2.25 Varios Estados expresaron la opinión de que, en los actuales instrumentos internacionales sobre cambio climático, no se exigía que los países en desarrollo lograran objetivos cuantificados de reducción de las emisiones y, por consiguiente, que no deberían incluirse en un plan de comercio de derechos de emisión que se aplicaría sin distinción a todas las líneas aéreas. En todo caso, deberían considerarse debidamente las repercusiones para los países en desarrollo antes de tomarse medidas que podrían afectarlos y ninguna medida unilateral debería imponerse, prestando debida atención al principio de responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas, consagrado en el instrumento de la CMNUCC. Además, ninguna medida tomada para reducir las emisiones debería limitar el crecimiento de la aviación, especialmente en los países en que este sector contribuye en gran medida al desarrollo económico general.

17.4.2.26 La mayoría de los Estados reafirmó su oposición a la aplicación de un plan de comercio de derechos de emisión sin mutuo consentimiento de los Estados interesados.

17.4.2.27 Se alcanzó un consenso general y se apoyó la noción de que el cambio climático era un problema mundial que exigía una respuesta mundial por lo que la OACI debería desempeñar un papel de liderazgo. La cuestión no consistía en saber si se debía hacer algo al respecto sino la manera en que debería hacerse. Se propuso establecer un grupo especial internacional para seguir examinando el asunto.

17.4.2.28 Un Estado expresó la opinión de que debería prestarse atención a los programas prácticos que ya permitían reducir las emisiones. El comercio de derechos de emisión no convenía a todos los Estados en la actualidad. Por ejemplo, en su país, el aumento en el precio de los billetes de las líneas aéreas ocasionaría que los pasajeros eligieran, en cambio, transportarse en automóvil, con el consiguiente incremento de las emisiones de GEI. A su juicio, la solución en un contexto multilateral debería consistir

en un enfoque global basado en avances tecnológicos y en la reforma del tránsito aéreo para reducir la congestión y las emisiones. Ese Estado aclaró además que, si bien estaba a favor del concepto de comercio de derechos de emisión, la única manera aceptable de aplicarlo a las líneas aéreas de otro Estado era por consentimiento mutuo.

17.4.2.29 Otros Estados indicaron que deberían definirse objetivos a largo plazo para las diversas emisiones. En su opinión, el plan de comercio de derechos de emisión era un mecanismo sumamente eficaz para reducir las emisiones al menor costo en el sector pertinente. Dicho sistema, aplicado de manera no discriminatoria, permitía asegurar que se alcancen los objetivos ambientales y brindaba a la aviación la mejor oportunidad para lograr un crecimiento sostenible. Los mismos Estados consideraban también que los derechos relacionados con el medio ambiente constituían también una medida válida basada en criterios de mercado, y que la moratoria que habían aceptado en 2004 se suponía que finalizaría en 2007, en la presente Asamblea. Los Estados contratantes deberían tener la libertad de tomar las medidas que consideren necesarias para cumplir sus obligaciones internacionales para luchar contra el cambio climático.

17.4.2.30 Como se menciona en el párrafo 17.4.2.22, el presidente del Comité Ejecutivo estableció un grupo de trabajo con la representación geográfica apropiada (que incluía a Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, Federación de Rusia, India, Japón, Nigeria, Portugal, Reino Unido, Sudáfrica) para que enmendara los apéndices relacionados con la política de la OACI respecto de las emisiones (Apéndices A, H e I) de la Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, presentada en la nota A36-WP/39.

17.4.2.31 En la undécima sesión del Comité Ejecutivo, el presidente del Comité anunció que el grupo de trabajo había logrado reducir en gran medida la brecha entre las diversas posturas. Se había presentado, por consiguiente, al Comité un texto revisado de la Declaración refundida que contenía cuatro nuevos apéndices (I, J, K y L), resultantes de una división del extenso Apéndice I presentado originalmente en la nota A36-WP/39.

17.4.2.32 Por consiguiente, la Resolución refundida propuesta incluía los siguientes apéndices:

- Apéndice A — Generalidades (tal como se había presentado originalmente en la A36-WP/39)
- Apéndices B a G — (ya adoptados, como se menciona en el párrafo 17.3.17)
- Apéndice H — Repercusiones de la aviación civil en la calidad del aire local (tal como se había presentado en la A36-WP/39)
- Apéndice I — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Conocimiento científico
- Apéndice J — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos
- Apéndice K — Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático
- Apéndice L — Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión

17.4.2.33 El Comité examinó cada uno de los apéndices, excepto aquellos aprobados previamente.

17.4.2.34 El Apéndice A se aceptó con pequeños cambios de carácter editorial, y se añadió una frase en la séptima Cláusula dispositiva (“e insta a los Estados contratantes a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias”).

17.4.2.35 El Apéndice H se aprobó luego de suprimir el cuarto considerando. El Apéndice I se aprobó tal cual fue presentado.

17.4.2.36 El Apéndice J se aprobó luego de alinear el texto del segundo considerando con el texto similar que figura en el Apéndice L (tercer considerando) y de suprimir la frase que figuraba entre corchetes (“y metas claras”) en el sexto considerando.

17.4.2.37 El Apéndice K se aprobó con las siguientes modificaciones:

- a) el texto del tercer considerando se alineó con el texto similar del tercer considerando del Apéndice L;
- b) en el apartado b) de la segunda Cláusula dispositiva, se sustituyó la frase “pero no antes de” por la frase “teniendo en cuenta que” y se insertó la frase “se celebrará” entre “CMNUCC” y “en diciembre de 2009”;
- c) se modificó la redacción de las Cláusulas dispositivas 6 y 9 de manera que la resolución estuviera dirigida a los Estados y no directamente a “la industria” ni a los “explotadores de aeropuertos”; y
- d) en la novena Cláusula dispositiva, se suprimió la frase “y que presenten informes anuales a la OACI al respecto”.

17.4.2.38 El Comité adoptó el Apéndice L luego de suprimir los corchetes y el texto que figuraba en el segundo párrafo del apartado 1. b) 1) y de suprimir los corchetes en todas las demás partes del Apéndice. La delegación que representaba a la Unión Europea y a los demás Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), que reúne a 42 Estados en total, expresó sus reservas respecto del texto del Apéndice L (el texto completo de la declaración se reflejará en las actas del Comité Ejecutivo). A su juicio, las Cláusulas dispositivas del Apéndice L carecían del sustento jurídico del Convenio de Chicago y no podían utilizarse para disminuir sus derechos; por consiguiente, se reservaban el derecho de aplicar medidas basadas en criterios de mercado del tipo mencionado en el Apéndice L, respetando el principio de no discriminación, a todos los explotadores de todos los Estados que ofrezcan servicios desde, hacia o dentro de sus territorios.

17.4.2.39 El presidente del Comité tomó nota de esa postura y agradeció a la delegación europea por haber retado a la Organización a abordar la importante cuestión del cambio climático. Esa iniciativa se había plasmado en el Programa de acción que figuraba en el Apéndice K de la nueva Resolución que, a su juicio, era el más importante.

17.4.2.40 El Comité tomó nota además de las declaraciones y comentarios formulados durante el análisis de los diversos apéndices, tales como los referidos a la función de liderazgo de la OACI en la mitigación de las emisiones de los motores de aeronave; el importante aporte de las medidas tecnológicas y operacionales en esa iniciativa, sin comprometer la seguridad operacional de la aviación; la consideración cuidadosa de las repercusiones de las medidas en las economías de los Estados, especialmente de los países en desarrollo, y la necesidad de afrontar colectivamente el problema mundial que estaba en juego, teniendo en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas.

17.4.2.41 La mayoría de los Estados reiteraron su postura de que la OACI sólo debería aplicar el comercio de derechos de emisión en la aviación internacional basándose en el acuerdo mutuo.

17.4.2.42 El Comité presentó a la Plenaria la Resolución 17/1, incluidos los Apéndices A a L, para que la adopte en sustitución de la Resolución A35-5.

**Resolución 17/1: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente**

*Considerando* que en la Resolución A35-5 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 A35-5 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos, pero interrelacionados; y

*Considerando* la necesidad de reflejar también la evolución posterior al 35° período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo nuevos textos de orientación de la OACI sobre medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de la aviación; y

*Considerando* la necesidad de definir apéndices en los que se refleje específicamente la política de la OACI para evaluar el impacto de la aviación en la calidad del aire local (Apéndice H) y en el clima mundial (Apéndices I, J, K y L);

*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, a la clausura del 36° 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 de la aviación civil en la calidad del aire local

Apéndice I — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Conocimiento científico

Apéndice J — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos

Apéndice K — Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático

Apéndice L — Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea 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 a la Resolución A35-5.

## APÉNDICE A

### Generalidades

*Considerando* que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo...”, y que el Artículo 44 de dicho Convenio dice que la OACI debe “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

*Considerando* que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la 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 todos los Estados contratantes de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medio ambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos, y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

*Considerando* que otras organizaciones internacionales ponen énfasis en la importancia de contar con políticas ambientales que afecten al transporte aéreo;

*Considerando* que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el crecimiento y el desarrollo económicos del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre la gente y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

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

*Considerando* que en tanto se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, como el ruido y las emisiones de los motores, dichas interdependencias deben tenerse en cuenta al definir las políticas de control en la fuente y de mitigación a nivel operacional;

*Considerando* que la gestión y el diseño del espacio aéreo pueden desempeñar una función al considerar las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es necesario que los Estados aborden, en forma individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

*Considerando* que la cooperación con otras organizaciones internacionales es importante para avanzar en el conocimiento de los impactos de la aviación en el medio ambiente y a fin de definir criterios apropiados para tratar estos impactos; y

*Reconociendo* la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo del ahorro de combustible y de los combustibles alternativos para la aviación que permitan que las operaciones del transporte aéreo internacional ejerzan un menor impacto en el medio ambiente;

*La Asamblea:*

1. *Declara* que la OACI, como organismo vanguardista de las Naciones Unidas en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la de sus Estados contratantes de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados contratantes procurarán:

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

2. *Destaca* la importancia de que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medio ambiente y *pide* al Consejo que siga tomando la iniciativa en la elaboración de orientación en materia de políticas sobre dichos aspectos, iniciativa con la que se reconoce la gravedad de los desafíos que enfrenta el sector;

3. *Pide* al Consejo que evalúe regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y que continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente para optimizar la toma de decisiones;



5. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar, para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;

6. *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 sobre las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente, de manera adecuada, por ejemplo, por medio de informes periódicos y seminarios prácticos;

7. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente e *insta* a los Estados contratantes a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;

8. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información científica necesaria para permitir que la OACI realice su labor en este campo;

9. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medio ambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y

10. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

## APÉNDICE B

### **Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente**

*Considerando* que el problema del ruido de las aeronaves en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo, que sigue causando preocupación al público y limita el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, requiere medidas apropiadas;

*Considerando* que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de despegue y aterrizaje cortos/despegue y aterrizaje verticales) y ha comunicado a los Estados contratantes esta medida;

*Reconociendo* que en algunos aeropuertos se aplican derechos relacionados con el ruido y la calidad del aire local y que 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 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 A35-14 (Apéndice Q) en que se señala a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves que los futuros tipos de aeronaves deben diseñarse 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 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. *Acoge* con satisfacción la adopción por el Consejo en marzo de 2007 de las metas tecnológicas de mediano y largo plazos para los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>);

4. *Pide* al Consejo que, con la asistencia y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, establezca metas tecnológicas y operacionales de mediano y largo plazo en relación con el ruido y el consumo de combustible, además de la reciente preparación de metas de NO<sub>x</sub>;

5. *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 materia de ruido y de emisiones, con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible y se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;

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

7. *Pide* al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medio ambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;

8. *Insta* a los Estados contratantes a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula 2 de este apéndice; y

9. *Pide* al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medio ambiente y que coopere con el IPCC a este respecto.

## APÉNDICE C

### **Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves**

*Considerando* que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluyendo reglamentos sobre el medio ambiente;

*Considerando* que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para mitigar el ruido de las aeronaves podría afectar negativamente a la función de la aviación civil en el desarrollo económico;

*Considerando* que la gravedad del problema del ruido de las aeronaves en numerosos aeropuertos ha dado lugar a la adopción de medidas que limitan las operaciones de aeronaves y a una vigorosa oposición a la ampliación de los aeropuertos existentes o a la construcción de otros nuevos;

*Considerando* que la OACI ha aceptado la responsabilidad total de proceder de forma que se logre un máximo de compatibilidad entre el desarrollo seguro, económicamente eficaz y ordenado de la aviación civil y la preservación del medio ambiente, y que procura activamente llevar adelante el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y la orientación a los Estados para su aplicación;

*Considerando* que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, 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 las aeronaves constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren políticas;

*Considerando* que la aplicación del enfoque equilibrado y las decisiones relativas a sus elementos 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* que la orientación de la OACI elaborada para ayudar a los Estados a aplicar el enfoque equilibrado [*Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829)] se ha actualizado ulteriormente;

*Reconociendo* que las soluciones a los problemas del ruido deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión, lo que requiere un enfoque para cada aeropuerto, y que podrían aplicarse soluciones semejantes si en los aeropuertos se observan problemas de ruido semejantes;

*Reconociendo* que las medidas para solucionar los problemas del ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros interesados, particularmente los de los países en desarrollo;

*Reconociendo* que los Estados tienen obligaciones jurídicas, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en su aplicación del “enfoque equilibrado” de la OACI;

*Reconociendo* que algunos Estados tal vez tengan también políticas más amplias sobre la gestión del ruido; y

*Considerando* que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen los requisitos del Capítulo 2 (aeronaves que cumplen las normas de homologación 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, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto al 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 para el medio ambiente del modo más eficaz en función del costo; y
  - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con los interesados y la solución de controversias;

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 con 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 y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;
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 mitigar 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 los efectos 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 debido apoyo a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

## APÉNDICE D

### **Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I**

*Considerando* que en el Anexo 16, Volumen I, se establecen normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas;

*Considerando* que, para los fines de este apéndice, eliminación gradual se define como el retiro de las operaciones internacionales de una categoría de aeronaves basada en el ruido, en todos los aeropuertos de uno o más Estados;

*Considerando* que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que 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 los de los países en desarrollo; y

*Considerando* que la solución de los problemas que causa el ruido de las aeronaves debe basarse en el reconocimiento mutuo de las dificultades que enfrentan los Estados y en el equilibrio entre sus diferentes intereses;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados a que no introduzcan ninguna eliminación gradual de las aeronaves que sobrepasen los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, sin considerar primero:

- a) si la renovación normal de las flotas actuales de dichas aeronaves proporcionará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
- b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentos que impidan a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento, fletamento o intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de sus flotas;
- c) si se puede obtener la protección requerida por medio de restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso los propios Estados hayan determinado y declarado que generan problemas de ruido, y limitadas a los períodos en que sea mayor la perturbación por el ruido; y
- d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable;

2. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 1 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica establecidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, a que:

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que sean conformes al Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de 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 cumplen, por homologación original o rehomologación, 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 sean conformes al Capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido, elaborado por la OACI, y de conformidad con los Apéndices C y E de esta resolución; y
6. *Insta* además a los Estados a que asistan a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende a evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplen los requisitos del Capítulo 3, incluyendo la asistencia técnica multilateral, cuando corresponda.

## APÉNDICE E

### **Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido**

*Considerando* que en el Anexo 16, Volumen I se especifican las normas de homologación acústica para aeronaves subsónicas de reacción;

*Considerando* que para los fines de este apéndice una restricción a las operaciones se define como toda medida relacionada con el ruido que limite o reduzca el acceso de una aeronave a un aeropuerto;

*Considerando* que en el Apéndice C de la presente resolución se insta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales;

*Considerando* que 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 cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, (como se prevé en el Apéndice D de esta resolución) se completó en algunos Estados y que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, si no se adoptan otras medidas podría aumentar el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados;

*Considerando* que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituirá un problema en los próximos dos decenios y que, en consecuencia, algunos Estados han considerado la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3;

*Considerando* que si se introducen restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 en ciertos aeropuertos, esto debería basarse en el enfoque equilibrado y la orientación pertinente de la OACI (Doc 9829) y adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto en cuestión;

*Considerando* que estas restricciones podrían tener importantes repercusiones económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan estas restricciones;

*Reconociendo* que estas restricciones van más allá de la política establecida en el Apéndice D de esta resolución y otros criterios de orientación pertinentes de la OACI;

*Reconociendo* que la OACI no obliga a los Estados a imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3;

*Reconociendo* que la finalidad de las normas del Anexo 16 sobre el ruido no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, se funda en que es para fines de homologación únicamente; y

*Reconociendo* en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, acuerdos vigentes y políticas establecidas que pueden regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar a la aplicación de este apéndice;



*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados a que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas previstas y las repercusiones perjudiciales posibles;

2. *Insta* a los Estados a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 antes de:

- a) completar el retiro gradual de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, en el aeropuerto en cuestión; y
- b) evaluar plenamente todas las medidas aplicables para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C;

3. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 2 anterior, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:

- a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
- b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
- c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
- d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (p. ej., servicios de larga distancia);
- e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países en desarrollo, a fin de evitar dificultades innecesarias, otorgando exenciones;
- f) introduzcan esas restricciones gradualmente, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
- g) den a los explotadores un preaviso razonable;
- h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales para la aviación civil; e
- i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas; y

4. *Insta* además a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, 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 que pueden verse afectadas por el ruido;

*Considerando* que la actividad podría aumentar considerablemente en la mayoría de los aeropuertos y que existe el riesgo de que el futuro crecimiento pueda resultar limitado por la utilización inapropiada de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos;

*Considerando* que la eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas 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 en 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 para mitigar el 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;

2. *Insta* a los Estados a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas, que podrían evitarse;

3. *Insta* a los Estados, cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:

- a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
- b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o en la ampliación de un aeropuerto existente;
- c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
- d) sancionen leyes, den orientación y 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 de la aviación en la calidad del aire local

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

*Considerando* que en los últimos decenios muchos contaminantes de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y regional han disminuido drásticamente;

*Considerando* que las repercusiones de las emisiones de NO<sub>x</sub> (óxidos de nitrógeno), la materia particulada y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

*Considerando* que las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forman parte de las repercusiones debidas a las emisiones totales producidas en la zona afectada y que deberían tenerse en cuenta en el contexto más amplio de todas las fuentes que contribuyen a los problemas de la calidad del aire;

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

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

*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 y los derechos de emisión para la calidad del aire local;

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

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

*Tomando nota* de que el Consejo ha convenido en que sería útil preparar un informe que considere la aplicación de todas las medidas relacionadas con las emisiones que afectan a la calidad del aire local, usando los enfoques tecnológico, operacional y el basado en criterios de mercado, y que la OACI trabaja actualmente en esta cuestión;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras entidades internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la materia particulada, los óxidos de nitrógeno y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;

2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medio ambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;

3. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para fijar metas tecnológicas y operacionales de largo plazo en relación con los problemas ambientales de la aviación, incluido el relativo a los óxidos de nitrógeno de las aeronaves;

4. *Pide* al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;

5. *Alienta* a los Estados contratantes y a otras partes interesadas, a que adopten medidas para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional, que afectan a la calidad del aire local, por medio de mecanismos voluntarios y a que mantengan informada a la OACI;

6. *Acoge con satisfacción* la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos y pide al Consejo que prosiga activamente esta acción, teniendo como meta la conclusión, en 2010, de la orientación sobre calidad del aire en los aeropuertos;

7. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y los interesados para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;

8. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la orientación sobre los derechos de emisión relacionados con la calidad del aire local, *pide* al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados contratantes a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; y

9. *Insta* a los Estados contratantes a que aseguren el mayor grado de compatibilidad posible y tengan plenamente en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local.

## APÉNDICE I

### Repercusiones de la aviación en el clima mundial — Conocimiento científico

*Considerando* que en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI y en colaboración con el Grupo de expertos de evaluación científica del Protocolo de Montreal sobre las sustancias que agotan la capa del ozono, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

*Considerando* que en el informe especial del IPCC se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono;

*Considerando* que la OACI ha pedido que el IPCC incluya información actualizada sobre las principales conclusiones del informe especial en su Cuarto informe de evaluación, publicado en 2007;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe emprendiendo iniciativas que promuevan la información sobre el conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y sobre las medidas tomadas para mitigar sus emisiones y siga proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones para tratar el problema de las emisiones de la aviación; y
- b) continúe cooperando estrechamente con el IPCC y otras organizaciones que participen en la evaluación de la contribución de la aviación a las repercusiones ambientales en la atmósfera.

2. *Insta* a los Estados a que:

- a) promover la investigación científica para seguir enfrentando las incertidumbres detectadas en el informe especial del IPCC sobre *La aviación y la atmósfera global* y en el cuarto informe de evaluación publicado recientemente; y

- b) asegurarse de que en las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático que lleven a cabo el IPPC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas se incluya información actualizada sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
3. *Alienta* al Consejo a promover un mayor entendimiento del posible uso de combustibles alternativos de aviación y sus repercusiones en cuanto a las emisiones; y
4. *Alienta* al Consejo y a los Estados a mantenerse actualizados, y a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación.

## APÉNDICE J

### Repercusiones de la aviación en el clima mundial – Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos

*Considerando* que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida que se produzca una interferencia antropogénica peligrosa con el sistema climático;

*Reconociendo* los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

*Considerando* que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamado a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir los gases de efecto invernadero que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional, trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2);

*Considerando* que en el Protocolo de Kyoto se estipulan diferentes instrumentos flexibles (como el mecanismo de desarrollo limpio – MDL) que podrían ser de beneficio para los proyectos en los que participan Estados en desarrollo;

*Considerando* que el primer período de compromiso del Protocolo de Kyoto expira en 2012 y que se delibera sobre el seguimiento de ese instrumento, y que la OACI necesitará seguir asumiendo su responsabilidad y ejerciendo el liderazgo para limitar o reducir las emisiones de GEI de la aviación civil internacional;

*Considerando* que todos los interesados esperan que la OACI asuma su liderazgo en reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación y desarrolle una visión para su integración y la de los objetivos ambientales en el plan de actividades y otros programas de la OACI;

*Reconociendo* la importancia del cambio climático y el desarrollo económico en el contexto de los Objetivos de desarrollo del milenio (ODM) de las Naciones Unidas y de la función que desempeña la aviación en ayudar a alcanzarlas;

*Tomando nota* de que es importante ocuparse de las emisiones de las aeronaves sin perder de vista su debido contexto al evaluar todas las emisiones de GEI de la aviación, el sector del transporte y la actividad económica en general; y

*Tomando nota* de que las distintas regiones del mundo experimentan grandes diferencias en los niveles absolutos de emisiones de la aviación y en las tasas de aumento de dichas emisiones tanto a escala internacional como nacional;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, prepare propuestas concretas y proporcione, lo antes posible, asesoramiento a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT);

## APÉNDICE K

### **Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático**

*Considerando* que la OACI y sus Estados contratantes reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

*Considerando* que el rápido crecimiento de la aviación civil generalmente se ha traducido en un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la industria de la aviación;

*Reconociendo* los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

*Considerando* que el Consejo de la OACI ha elaborado opciones de políticas para limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves de la aviación civil y que se está trabajando en el desarrollo de tecnologías y normas, en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;



*Tomando nota* de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo de tecnologías y normas y en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;

*Tomando nota* de que debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves y que no tengan impactos negativos en el crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

*Reconociendo* que se han logrado avances significativos en el sector de la aviación, que las aeronaves actuales son un 70% más eficientes en cuanto al consumo de combustible por pasajero kilómetro que las aeronaves de hace 40 años, que las líneas aéreas de algunos Estados contratantes han logrado reducciones netas en sus emisiones en los últimos años a pesar del aumento simultáneo de las operaciones, y que el sector de las líneas aéreas internacionales se ha comprometido a mejorar en un 25% adicional la eficiencia en cuanto al consumo de combustible entre 2005 y 2020;

*Tomando nota* de que se prevé que las tecnologías de aeronaves de próxima generación y la modernización de los sistemas de tránsito aéreo permitan mejoras adicionales en los vuelos y en la eficiencia respecto al consumo de combustible, que la OACI puede fomentar mediante su Plan mundial de navegación aérea;

*Reconociendo* que, si bien están destinadas a mejorar la calidad del aire local, las normas y metas de la OACI respecto de los NO<sub>x</sub> también ayudarán a reducir el impacto de la aviación en el clima;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que facilite las acciones de los Estados elaborando vigorosamente opciones de políticas para limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, preparando propuestas concretas y brindando asesoramiento, a la mayor brevedad posible, a la Conferencia de las Partes de la CMNUCC, que abarque soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado sin perder de vista las posibles repercusiones de esas medidas para los países desarrollados y en desarrollo;

2. *Pide* al Consejo que:

a) forme un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático, compuesto por funcionarios de gobierno de alto rango representativos de todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los países desarrollados y en desarrollo y el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, con el propósito de elaborar y recomendar al Consejo la adopción de un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basado en el consenso y que refleje la visión en común y la firme voluntad de todos los Estados contratantes, que incluya:

1) un marco de implantación constituido por estrategias y medidas eficientes desde una perspectiva económica y factibles desde el punto de vista tecnológico, que puedan aplicar los Estados contratantes para reducir las emisiones, y que comprendan, entre otros elementos:

— medidas voluntarias (p. ej., compensación);

- 
- una divulgación eficaz de los avances tecnológicos, tanto respecto de las aeronaves como de los equipos basados en tierra;
  - medidas operacionales más eficientes;
  - mejoras en la gestión del tránsito aéreo;
  - incentivos económicos positivos; y
  - medidas basadas en criterios de mercado;
- 2) identificación de los medios para medir el progreso alcanzado;
  - 3) identificación de posibles objetivos mundiales a los que podría aspirar la aviación internacional en cuanto a la eficiencia en el consumo de combustible, y posibles opciones de implantación; y
  - 4) informe de los progresos resultantes de las medidas aplicadas por los Estados contratantes y otras partes interesadas;
- b) convocar oportunamente, teniendo en cuenta que la decimoquinta reunión de la Conferencia de las Partes (COP 15) de la CMNUCC se celebrará en diciembre de 2009, una reunión de alto nivel para examinar el Programa de acción recomendado por el Grupo;
3. *Pide* al Consejo que, por medio del Comité de protección del medio ambiente y la aviación, continúe elaborando y manteniendo actualizados textos de orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación y el cambio climático;
  4. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluidos los impactos potenciales para el mundo en desarrollo, evalúen o sigan evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de mitigar las emisiones de los motores de aeronave del modo más eficaz en función de los costos;
  5. *Pide* al Consejo que proporcione la orientación y guía necesarias a las Oficinas Regionales de la OACI para asistir a los Estados en estudios, evaluaciones y desarrollo de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial, y que trabaje en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse a través de sus diferentes programas;
  6. *Pide* a los Estados que alienten a la industria a fijarse metas ambiciosas para mejorar constantemente su actuación con respecto a la reducción de las emisiones de la aviación;
  7. *Pide* a los Estados contratantes que aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020;

8. *Pide* a los Estados que elaboren un conjunto de medidas y planes para reducir, para 2020, la congestión del espacio aéreo que actualmente contribuye a que se ocasionen demoras y a un consumo innecesario de combustible, y presenten informes al respecto;

9. *Pide* a los Estados que alienten a los explotadores de aeropuertos a que mejoren la eficiencia de las operaciones de la parte aeronáutica y apliquen medidas tendientes a la eficiencia de la parte pública, con miras a reducir la intensidad del carbono;

10. *Pide* al Consejo que, por intermedio del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación:

- a) presente un informe anual sobre el progreso alcanzado, en promedio, respecto de la reducción del consumo de combustible de la flota en servicio y sobre el consumo de combustible total anual en la aviación civil internacional, trabajando en estrecha cooperación con la industria;
- b) realice un pronóstico del potencial de reducción total de las emisiones de la aviación de la flota en servicio; y
- c) evalúe y cuantifique las oportunidades adicionales de reducción de emisiones para que las considere el próximo período de sesiones de la Asamblea;

11. *Pide* al Consejo que realice las acciones necesarias en apoyo de la iniciativa de emisiones de la OACI, incluida la prosecución de los objetivos de la Organización para limitar o reducir el impacto de las emisiones de las aeronaves; fomente la colaboración entre sus Estados contratantes, siga de cerca el progreso logrado en esta área e informe al respecto. En particular, el Consejo debería:

- a) explorar parámetros pertinentes y definir metas tecnológicas de mediano y largo plazos para el consumo de combustible de aeronaves e informar al respecto a la próxima Asamblea;
- b) seguir creando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios asociados a las mejoras de la ATM y promover el uso de las medidas operacionales descritas en la orientación de la OACI (Cir 303) como medio de limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves;
- c) poner énfasis en aumentar los ahorros de combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea de la OACI;
- d) fomentar, según convenga, iniciativas regionales, interregionales y mundiales entre los Estados contratantes para mejorar la eficiencia del tránsito aéreo con miras a reducir el consumo de combustible;
- e) alentar a los Estados contratantes a que mejoren la eficiencia del tránsito aéreo, con la consiguiente disminución de las emisiones, e informen sobre el progreso en esta área;
- f) pedir a los Estados contratantes que presenten un inventario de las medidas que estén tomando para reducir las emisiones de la aviación en sus respectivos países; y

- g) promover la aplicación de nuevos procedimientos y tecnologías que tengan el potencial de ofrecer beneficios ambientales en las operaciones de aeronaves;

12. *Pide* al Consejo que aliente a los Estados e interesados a promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación civil;

13. *Pide* al Consejo que aliente a los Estados e interesados a desarrollar modelos de control de flujo y gestión del tránsito aéreo para optimizar los beneficios ambientales;

14. *Pide* a los Estados que:

- a) promuevan la investigación y desarrollo necesarios para proporcionar diseños de motores y aeronaves más eficientes en términos ambientales;
- b) aceleren la creación e implantación de encaminamientos y procedimientos más eficientes para reducir las emisiones de la aviación;
- c) aceleren las iniciativas para lograr beneficios ambientales a través de la aplicación de tecnologías basadas en satélites para mejorar la eficiencia de la navegación aérea y colaborar con la OACI para que estos beneficios lleguen a todas las regiones y Estados;
- d) promuevan la coordinación efectiva entre sus autoridades dedicadas a la aviación para diseñar rutas aéreas más beneficiosas para la protección del medio ambiente y mejores procedimientos operacionales de la aviación civil internacional;
- e) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas y otras de índole institucional para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de ATM para un uso eficiente del espacio aéreo desde el punto de vista ambiental; y
- f) cooperen en la creación de una capacidad de medición y supervisión a escala regional que permita evaluar los beneficios ambientales obtenidos de la aplicación de las medidas descritas precedentemente;

15. *Alienta* a los Estados contratantes, y a otras partes interesadas, a que adopten medidas para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional y a que mantengan informada a la OACI, y *pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga actualizadas las directrices que la OACI preparó para tales medidas, incluido un acuerdo voluntario modelo, y que transmita dicha experiencia a todas las partes interesadas.

## APÉNDICE L

### **Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión**

*Considerando* que las medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión, son instrumentos de política destinados a lograr objetivos ambientales a un costo inferior y de manera más flexible que las medidas de reglamentación tradicionales;

*Reconociendo* que los Estados contratantes son responsables de tomar decisiones respecto de las metas y las medidas más apropiadas que permitan resolver el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación teniendo en cuenta las orientaciones de la OACI;

*Reconociendo* los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que figuran en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

*Reconociendo* que la mayoría de los Estados contratantes avala la aplicación del comercio de derechos de emisión en la aviación internacional sólo si se basa en acuerdos mutuos entre los Estados, y que otros Estados contratantes consideran que cualquier sistema abierto de comercio de derechos de emisión debería establecerse de conformidad con el principio de no discriminación;

*Reconociendo* la necesidad de participar de manera constructiva para lograr un alto grado de armonía en las medidas que se están tomando y que se prevé adoptar para dar una respuesta apropiada al reto de la aviación y el cambio climático respetando los principios enunciados;

*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;

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

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

*Tomando nota* de que siguen pendientes varias cuestiones de naturaleza jurídica y de definición de políticas en torno a la aplicación de los derechos por emisiones de GEI y la integración de la aviación en sistemas de comercio de derechos de emisión existentes;

*Tomando nota* de que la OACI ha publicado un *Proyecto de texto de orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación* (Doc 9885);

*Considerando* que los Estados contratantes tienen obligaciones jurídicas, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas; y

*Considerando* que el establecimiento de planes de compensación de carbono ha ayudado a despertar conciencia entre el público respecto del cambio climático y que puede contribuir a reducir las emisiones en el corto plazo;

*La Asamblea:*

1. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente:

a) Derechos y gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Afirma* que sigue en vigor la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;
- 2) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación internacional de derechos por emisiones de gases de efecto invernadero, 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
- 3) *Insta* a los Estados contratantes a que se abstengan de aplicar unilateralmente derechos relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero;

b) Comercio de derechos de emisión

- 1) *Insta* a los Estados contratantes a no implantar un sistema de comercio de derechos de emisión aplicable a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes, excepto mediante el mutuo consentimiento entre esos Estados;
- 2) *Pide* a los Estados que comuniquen sus novedades, resultados y experiencias en esta área; y
- 3) *Pide* al Consejo que:
  - a) finalice y mantenga actualizado, para uso de los Estados contratantes, según convenga, y con arreglo a esta Resolución y a las subsiguientes, el texto de orientación preparado por la OACI para incluir las emisiones de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados contratantes, conforme al proceso de la CMNUCC; y
  - b) realice otros estudios, según convenga, sobre los diferentes aspectos de la implantación de los sistemas de comercio de derechos de emisión y evalúe la eficacia en función del costo de cualquier sistema que se ponga en marcha, teniendo en cuenta el efecto en la aviación y en su crecimiento en las economías en desarrollo, de conformidad con los principios antes enunciados;

- c) realice un análisis económico de las repercusiones financieras de incluir la aviación internacional en los planes de comercio actuales y lleve a cabo un examen de la literatura relativa al análisis de costo-beneficio de los sistemas de comercio actuales, con especial énfasis en cómo se ha aplicado a otros sectores, a fin de extraer conclusiones para el sector de la aviación;
- c) Compensación de carbono
  - 1) *Pide* al Consejo que examine el potencial de los mecanismos de compensación de carbono como otro medio de mitigar el efecto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y el cambio climático; y
  - 2) *Pide* al Consejo que recopile y difunda información sobre los resultados de los programas de compensación de carbono que pongan en marcha Estados y otras organizaciones con respecto a las emisiones de la aviación;
- d) Mecanismo de desarrollo limpio (MDL)
  - 1) *Invita* a los Estados contratantes a que exploren el uso del Mecanismo de desarrollo limpio (MDL) en la aviación internacional.