

COLOQUIO SOBRE LOS ASPECTOS AMBIENTALES DE LA AVIACIÓN

Montreal, 9 - 11 de abril de 2001

NOTA DE INFORMACIÓN

RESOLUCIÓN A32-8 DE LA ASAMBLEA **Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI** **relativas a la protección del medio ambiente**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En 1995, la Asamblea decidió refundir en una sola sus resoluciones sobre las políticas y prácticas de la OACI relativas a la protección del medio ambiente.

En la presente figura la última versión, la Resolución A32-8, adoptada en 1998 por el 32º período de sesiones de la Asamblea.

Entre las partes de la Resolución que probablemente se mencionarán durante el Coloquio cabe señalar las siguientes:

Apéndice D - Posibles restricciones en las operaciones de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

Apéndice F - Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera superior

Apéndice H - Derechos e impuestos ambientales

Como consecuencia de los resultados de la reunión CAEP/5 y otros acontecimientos, el Consejo examinará algunas revisiones de la Resolución A32-8 para presentarlas al 33º período de sesiones de la Asamblea.

A32-8: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea sobre las políticas y prácticas de la Organización relativas a la protección del medio ambiente, a fin de facilitar su cumplimiento y aplicación práctica haciendo los textos más accesibles, comprensibles y lógicamente organizados; y

Considerando que en la Resolución A31-11 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;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, actualizadas a la clausura del 32° período de sesiones de la Asamblea;

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

3. *Declara* que la presente resolución sustituye la Resolución A31-11.

APÉNDICE A**Política general**

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

Considerando que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas integradas que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos operacionales apropiados, organización adecuada del tránsito aéreo y utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos y de control del uso del terreno;

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

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

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

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI es consciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, que continuará teniendo presentes, y de la responsabilidad de la OACI y de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente;

2. *Pide* al Consejo que se mantenga informado de todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente, y que también conserve la iniciativa en la formulación de criterios de orientación sobre esos aspectos, sin dejar esa iniciativa a otros organismos;

3. *Invita* a los Estados a que, en toda ocasión oportuna, sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente;

4. *Autoriza* al Consejo a que, cuando lo juzgue conveniente, celebre acuerdos de cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, para la realización de proyectos ambientales financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente; y

5. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían resultar perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional.

APÉNDICE B

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

Considerando que el *Manual de planificación general de aeropuertos*, publicado por la OACI, establece que en la planificación a largo plazo de los aeropuertos, incluida la ampliación de los actuales, los proyectistas deberían valorar las posibles repercusiones de sus planes en el ambiente aeroportuario;

Considerando que la compatibilidad entre el aeropuerto y su medio ambiente es uno de los elementos que deberán tenerse en cuenta en la planificación de sistemas a largo plazo;

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

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación en cuanto al ruido para las futuras aeronaves subsónicas (excepto las STOL/VTOL) y ha comunicado a los Estados contratantes esta medida;

Considerando que el desarrollo futuro de la aviación podría aumentar y agravar el problema del ruido a menos que se tomen medidas para aliviar la situación;

Considerando que las consecuencias ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves, 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 para ayudar en la preparación de nuevas normas, métodos recomendados y procedimientos o textos de orientación sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores; y

Tomando nota de la Resolución A32-14 (Apéndice Q) acerca de la necesidad de señalar a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves que los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves de reacción;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otros organismos internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;

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

3. *Insta* a los Estados contratantes de las regiones del mundo actualmente no representadas o subrepresentadas en el CAEP, a participar en las actividades del comité; y

4. *Insta* a los Estados contratantes a que adopten, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula 1 del presente apéndice.

APÉNDICE C

Política y programas nacionales para mitigar el problema del ruido de las aeronaves

Considerando que la gravedad del problema del ruido de las aeronaves en ciertas áreas, entre ellas numerosos aeropuertos internacionales de mucho movimiento, ha dado lugar a la adopción de medidas como la imposición de períodos de inactividad aeroportuaria y a una estricta oposición a la ampliación de los aeropuertos existentes o a la construcción de otros nuevos;

Considerando que la elaboración de políticas y programas nacionales para mitigar el ruido de las aeronaves de la aviación civil internacional podría dar lugar a una gran diversidad de soluciones;

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 está cumpliendo decididamente un programa general para reducir en su origen el ruido de las aeronaves, fomentar la planificación apropiada de la utilización de los terrenos y desarrollar estrategias eficaces para atenuar el ruido en los aeropuertos; y

Tomando nota de la cuarta cláusula dispositiva de la Resolución A27-11, sobre la posible reducción de las restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Capítulo 3;

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. *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;

3. *Pide* a los Estados contratantes que cooperen estrechamente para garantizar la mayor armonía posible entre los programas, planes y políticas; y

4. *Encarga* al Consejo que prosiga estudiando decididamente las soluciones de este problema tan complejo.

APÉNDICE D

Posibles restricciones en las operaciones de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3

Considerando que las normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas se establecen en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2 y Capítulo 3;

Considerando que los problemas del medio ambiente debidos al ruido de las aeronaves persisten en los alrededores de muchos aeropuertos internacionales;

Considerando que, en consecuencia, algunos Estados están examinando la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3;

Reconociendo que las normas sobre el ruido que figuran en el Anexo 16 no se establecieron para introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Reconociendo que las restricciones a las operaciones de las aeronaves existentes aumentarían los costos de las líneas aéreas e impondrían una pesada carga económica, especialmente a aquellas líneas aéreas que no disponen de los recursos financieros para reequipar sus flotas; 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 restricción a las operaciones de las aeronaves que sobrepasen los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, sin considerar primero:

- a) si la renovación normal de las flotas actuales de dichas aeronaves proporcionará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
- b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentos que impidan a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento/fletamento/intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de sus flotas;
- c) si se puede obtener la protección requerida por medio de restricciones limitadas a los aeropuertos y pistas, cuyo uso los propios Estados hayan determinado y declarado que genera 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 introducir restricciones a las operaciones de aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido establecidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, a:

- a) definir las restricciones de modo que las aeronaves de un explotador que se conformen al Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de 7 años;
- b) no iniciar el mencionado período de introducción gradual de ninguna restricción antes del 1 de abril de 1995;
- c) no restringir, antes del término del período de introducción gradual, 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;
- d) no restringir, antes del término del período de introducción gradual, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna equipada con motores de elevada relación de dilución;
- e) aplicar toda restricción de acuerdo con el principio de no discriminación establecido en el Artículo 15 del Convenio de Chicago, dando a los explotadores extranjeros un trato al menos tan favorable como el de sus propios explotadores en los mismos aeropuertos; y
- f) informar a la OACI y a otros Estados interesados de todas las restricciones impuestas;

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 imposición gradual de restricciones, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de arrendamiento para sustituir las por aeronaves que satisfagan las disposiciones del Capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;

4. *Insta* a los Estados, si se introducen nuevas normas de homologación en cuanto al ruido más severas que las establecidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, a no imponer ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que se conforman al Capítulo 3;

5. *Insta* al Consejo a fomentar y a los Estados a desarrollar un enfoque integrado respecto al problema del ruido de las aeronaves, que incluya procedimientos de planificación de la utilización del terreno en los alrededores de los aeropuertos internacionales, para reducir al mínimo cualquier utilización del terreno para fines residenciales, industriales u otros, que pueda verse afectada negativamente por el ruido de las aeronaves; y

6. *Insta* además a los Estados a asistir a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplan los requisitos del Capítulo 3, incluyendo la asistencia técnica multilateral, cuando corresponda.

APÉNDICE E

Restricciones locales a las operaciones de aeronaves por razón de sus características de ruido y emisiones

Considerando que en los Volúmenes I y II del Anexo 16 se especifican las normas relativas a la homologación en cuanto al ruido y a la certificación de las emisiones de los motores de las aeronaves de reacción subsónicas;

Considerando que la finalidad de estas normas no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Considerando que se están preparando y aplicando restricciones locales a las operaciones de aeronaves basadas en las características de ruido o de las emisiones de los motores;

Reconociendo que estas restricciones, en gran medida independientes, van más allá del marco normativo del Apéndice D de esta resolución y otras directrices generales pertinentes de la OACI;

La Asamblea insta a los Estados a que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones locales a las operaciones de aeronaves por razón de las características de ruido o de las emisiones de los motores de las aeronaves se adopten solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de todas las repercusiones perjudiciales posibles.

APÉNDICE F

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera superior

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

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

Considerando que aún se está evaluando la medida en que la aviación civil contribuye a agravar estos problemas y que las decisiones sobre políticas deben basarse en información tan completa y precisa como sea posible;

Considerando que, debido al carácter multisectorial y mundial de estos problemas y a las diversas disciplinas científicas relacionadas con los mismos, es necesario que la OACI colabore con otros organismos internacionales para definir la contribución de la aviación civil a estos problemas;

Considerando que se reconoce a la OACI como el organismo internacional primordialmente responsable de proveer información sobre las operaciones de la aviación civil a escala mundial y de la

elaboración de criterios de orientación sobre los posibles medios de reducir al mínimo los efectos no deseados de la aviación civil internacional en el medio ambiente;

Considerando que el Protocolo de Kyoto adoptado por la Conferencia de las Partes de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático en diciembre de 1997 insta a los países desarrollados a imponer limitaciones o reducciones de los gases con efecto de invernadero generados por “emisiones del combustible aeronáutico”, trabajando por medio de la OACI; y

Considerando que en el Apéndice A de esta resolución se solicita al Consejo que conserve la iniciativa en cuanto a la formulación de criterios de orientación sobre todas aquellas cuestiones aeronáuticas relacionadas con el medio ambiente, sin dejar dicha iniciativa a otros organismos;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que colabore estrechamente con otros organismos que intervienen en la definición de los problemas ambientales de la atmósfera superior;

2. *Acoge con satisfacción* la decisión del Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático (IPCC) de preparar, a solicitud de la OACI, un informe especial sobre la aviación y la atmósfera mundial, en colaboración con el Grupo de evaluación científica del Protocolo de Montreal y con la participación de la OACI;

3. *Pide* al Consejo que coopere estrechamente con otras organizaciones involucradas en la formulación de políticas en esta esfera, especialmente con la Conferencia de las Partes de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático;

4. *Pide* al Consejo, mediante su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), que estudie las opciones en materia de política para limitar o reducir las emisiones de gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación civil, teniendo presentes las conclusiones del estudio especial del IPCC y los requisitos del Protocolo de Kyoto, y que notifique al respecto al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea; y

5. *Invita* a los Estados contratantes y organizaciones internacionales a mantener informada a la OACI sobre la evolución de este asunto.

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

Derechos e impuestos ambientales

Considerando que en los últimos años los gobiernos han reconocido la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona y que el asunto de los derechos o impuestos ambientales sobre el transporte aéreo se ha planteado, por ejemplo en el contexto del control de las emisiones de gases con efecto de invernadero;

Considerando que en los criterios de la OACI se distingue entre derechos e impuestos, considerándose los derechos como gravámenes para sufragar los costos de proporcionar instalaciones y servicios para la aviación civil, mientras que los impuestos son gravámenes para recaudar ingresos generales para los gobiernos nacionales y locales, que se utilizan para fines no aeronáuticos;

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 en materia de derechos (*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos de aeropuertos y servicios de navegación aérea*, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido;

Considerando que la OACI ha elaborado criterios independientes para dar orientación a los Estados 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 servicios aéreos, y que exhorta también a los Estados 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;

Acogiendo con satisfacción que el Consejo haya adoptado el 9 de diciembre de 1996 una declaración de criterios de carácter provisional en forma de resolución, a fin de dar a conocer claramente la postura de la OACI sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones, en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes sean en la forma de derechos y no de impuestos; y

Tomando nota de que el Consejo ha recibido un informe inicial de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) sobre posibles opciones relativas a gravámenes (derechos o impuestos) relacionados con las emisiones, y que ha solicitado al CAEP que al continuar su trabajo sobre este tema se concentre en un gravamen en ruta o sobre el combustible para tratar las emisiones mundiales, teniendo en

cuenta los criterios de la OACI con respecto a la exención recíproca de los impuestos cobrados sobre el combustible de aeronaves, y en un gravamen aeroportuario en el caso de las emisiones locales y en otras opciones basadas en el mercado, tales como la compraventa de derechos de contaminación;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que:

- a) se cerciore de que la orientación sobre derechos relacionados con el ruido que figura en el Doc 9082 esté actualizada y responda a las necesidades de los Estados; y
- b) continúe el examen de la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones con miras a alcanzar una conclusión, antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, con respecto a la orientación que debe darse a los Estados; y

2. *Insta* a los Estados a que:

- a) sigan la orientación del Consejo sobre derechos relacionados con el ruido y gravámenes relacionados con las emisiones;
- b) se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación provisional actual, antes de completar la labor mencionada en la cláusula 1 b) anterior; y
- c) mantengan informado al Consejo acerca de toda evolución significativa en esta esfera.