

## COLOQUIO SOBRE LOS ASPECTOS AMBIENTALES DE LA AVIACIÓN

Montreal, 9 - 11 de abril de 2001

### NOTA DE INFORMACIÓN

#### RUIDO DE AERONAVES - POLÍTICAS VIGENTES DE LA OACI

(Nota presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN

Al tratar el ruido de las aeronaves, la OACI ha elaborado políticas sobre la forma de reducir el ruido de las aeronaves en su fuente, restricciones a las operaciones, procedimientos para atenuación del ruido, planificación del uso de los terrenos y cobro de derechos. Esta nota de información resume brevemente estas políticas y explica dónde puede encontrarse información más detallada.

#### 1. REDUCCIÓN DEL RUIDO EN SU FUENTE

1.1 Gran parte del esfuerzo de la OACI para solucionar la cuestión del ruido de las aeronaves, durante los últimos 30 años, ha estado dirigido a reducir el ruido en su fuente. Los aviones y helicópteros que se construyen actualmente deben cumplir con las normas de homologación en cuanto al ruido adoptadas por el Consejo de la OACI. Estas normas son las que contiene el Anexo 16 - *Protección del medio ambiente*, Volumen I - *Ruido de las aeronaves*, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, mientras que la orientación práctica sobre aplicación de los procedimientos técnicos del Anexo 16 para las autoridades encargadas de la homologación figuran en el *Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación de las aeronaves en cuanto al ruido* (Doc 9501).

1.2 Los aviones de reacción de la primera generación no estaban previstos en el Anexo 16 y, por consiguiente, se mencionan como aviones no homologados en cuanto al ruido (NNC), p. ej., Boeing 707 y Douglas DC-8. Las normas iniciales para las aeronaves de reacción diseñadas antes de 1977 estaban incluidas en el Capítulo 2 del Anexo 16. El Boeing 727 y el Douglas DC-9 eran ejemplos de aeronaves comprendidas en el Capítulo 2. Ulteriormente, se necesitaron aeronaves más nuevas para cumplir las normas más estrictas que contiene el Capítulo 3 del Anexo. Las aeronaves Boeing 737-300/400, Boeing 767 y Airbus A 319 son ejemplos de tipos de aeronaves del "Capítulo 3". Recientemente, la reunión CAEP/5 recomendó una nueva norma respecto al ruido, más rigurosa que la que figura en el Capítulo 3 (los detalles se presentarán durante la sesión 3 del coloquio).

#### 2. RESTRICCIONES A LAS OPERACIONES

2.1 Las preocupaciones a causa del ruido han conducido a algunos Estados, principalmente a los países desarrollados, a considerar la posibilidad de prohibir las operaciones de ciertas aeronaves ruidosas en

sus aeropuertos. En el decenio de 1980, la atención se concentraba en las aeronaves NNC; en el decenio de 1990, la atención se desplazó a las aeronaves del Capítulo 2; hoy en día, ha llegado a ciertas aeronaves del Capítulo 3. Sin embargo, las restricciones a las operaciones de este tipo pueden tener repercusiones económicas importantes para las líneas aéreas, tanto para las establecidas en los Estados que adoptan esas medidas como para las establecidas en otros Estados (particularmente países desarrollados) que prestan servicios hacia y desde los aeropuertos afectados. A menos que puedan transferir las aeronaves en cuestión a otras rutas, las líneas aéreas tendrán que reemplazarlas por aeronaves más nuevas o reacondicionarlas con motores más silenciosos o con equipo para atenuación del ruido. Tanto respecto a las aeronaves NNC como a las aeronaves del Capítulo 2, la Asamblea de la OACI ha desempeñado una función de liderazgo en el desarrollo de un enfoque mundial que fuera aceptable para todos los Estados a fin de eliminar progresivamente las operaciones de estas aeronaves en los aeropuertos sensibles al ruido.

2.2 En el caso de las aeronaves del Capítulo 2, la Asamblea de la OACI adoptó en 1990 una Resolución<sup>1</sup> sobre un marco de una política mundial para las restricciones a las operaciones. Este marco representaba un equilibrio cuidadoso entre los intereses de los países en desarrollo y los desarrollados y tenía en cuenta las preocupaciones de las líneas aéreas, los aeropuertos y los intereses del medio ambiente. La Resolución insta a los Estados a no restringir las operaciones de las aeronaves sin considerar antes otras posibilidades. Provee también una base sobre la cual los Estados que lo deseen pueden restringir las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2. Los Estados pueden comenzar a eliminar progresivamente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 a partir del 1 de abril de 1995 y retirarlas del servicio a todas para el 31 de marzo de 2002. Sin embargo, antes de esta última fecha, las aeronaves del Capítulo 2 tienen garantizados 25 años de servicio después de extendido su primer certificado de aeronavegación. Por lo tanto, las aeronaves del Capítulo 2 que habían completado menos de 25 años de servicio el 1 de abril de 1995 no estaban inmediatamente afectadas por este requisito. Del mismo modo, las aeronaves de fuselaje ancho del Capítulo 2 y las equipadas con motores más silenciosos (de elevada relación de dilución) no estaban inmediatamente afectadas después del 1 de abril de 1995. La Resolución incluye también una disposición en la que se insta a los Estados, si se introducen nuevas normas de homologación en cuanto al ruido más severas que las establecidas en el Capítulo 3, a no imponer ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que cumplen con las normas del Capítulo 3.

2.3 Más recientemente, los Estados europeos se han concentrado en impedir que en los aeropuertos europeos se produzca un aumento de las operaciones de las aeronaves a las que se les ha renovado el certificado para las normas del Capítulo 3 porque han sido remotorizadas o provistas de equipo de atenuación del ruido. En abril de 1999, el Consejo de la UE adoptó un reglamento<sup>2</sup> sobre este asunto que comenzó a aplicarse el 4 de mayo de 2000. Este reglamento recientemente fue objeto de una queja presentada por los Estados Unidos ante la OACI en el marco de las disposiciones del Convenio de Chicago para la solución de controversias (Artículo 84) y los procedimientos pertinentes para tratar dichas cuestiones están en curso.

2.4 En junio de 1999, a la luz de estos acontecimientos, el Consejo de la OACI encomendó al CAEP que explorase las opciones técnicas posibles para la aplicación de las restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3. Los resultados de esa labor se presentarán al coloquio en el marco de la sesión 3. [Nota relativa a terminología: en los últimos debates del CAEP, las “restricciones a las operaciones”

---

<sup>1</sup>Adoptada como Resolución A28-3 de la Asamblea, posteriormente incorporada en la Resolución A32-8 de la Asamblea: *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*, como su Apéndice D. En el período de sesiones de la Asamblea de 1998, 37 Estados miembros de la CEAC formularon una declaración en la que expresaban reservas respecto al Apéndice D.

<sup>2</sup>Reglamento (CE) núm. 925/1999 del Consejo Europeo del 29 de abril de 1999 relativo a la matriculación y utilización dentro de la Comunidad de determinados tipos de aeronaves de reacción subsónicas civiles modificadas y con certificado renovado para ajustarse a las normas del Anexo 16 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, Volumen I, Parte II, Capítulo 3, tercera edición (julio de 1993).

se consideran en un sentido mucho más amplio que el empleado actualmente en el Apéndice D de la Resolución A32-8, por cuanto estas operaciones comprenden toda medida que podría limitar o controlar el acceso de una aeronave a un aeropuerto.]

### 3. **PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO**

3.1 Los procedimientos de atenuación del ruido permiten disminuir el ruido durante las operaciones de las aeronaves a un costo relativamente bajo. Hay varios métodos para esto. Incluyendo pistas y rutas preferidas, y también procedimientos de atenuación del ruido para el despegue, la aproximación y el aterrizaje. Que estas medidas sean apropiadas depende de la estructura del aeropuerto y sus alrededores, pero en todos los casos el procedimiento debe dar prioridad a las consideraciones de seguridad. Los procedimientos de la OACI para atenuación del ruido figuran en el Anexo 16, Volumen I, Parte V y en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc 8168), Volumen I - *Procedimientos de vuelo*, Parte V. Las propuestas para los nuevos procedimientos de atenuación del ruido en el despegue se presentarán en el marco de la sesión 3.

### 4. **PLANIFICACIÓN DE LA UTILIZACIÓN DEL TERRENO**

4.1 La planificación de la utilización del terreno es un medio eficaz para asegurar que las actividades en las cercanías de los aeropuertos sean compatibles con la aviación. El objetivo principal es reducir al mínimo la población afectada por el ruido de las aeronaves introduciendo zonas de utilización del terreno alrededor de los aeropuertos. La planificación y control de la utilización del terreno también constituyen un instrumento vital para asegurar que los adelantos logrados mediante la reducción del ruido de las aeronaves de la última generación no resulten contrarrestados por la construcción de más viviendas alrededor de los aeropuertos. La orientación de la OACI sobre la planificación de la utilización del terreno figura en el Anexo 16, Volumen I, Parte IV y en el *Manual de planificación de aeropuertos*, Parte 2 - *Utilización del terreno y control del medio ambiente* (Doc 9184). Actualmente está en vías de producción una edición revisada de este manual, que ofrece orientación sobre el empleo de diversos instrumentos para minimizar, controlar o prevenir las repercusiones del ruido de las aeronaves en las proximidades de los aeropuertos y describe las prácticas adoptadas para planificar y controlar la utilización del terreno en diversos Estados. Además, con miras a promover un método uniforme de evaluar el ruido alrededor de los aeropuertos, la OACI recomienda el empleo del método incluido en *Método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido en la vecindad de los aeropuertos* (Circular 205).

### 5. **DERECHOS RELACIONADOS CON EL RUIDO**

5.1 La política de la OACI con respecto a los derechos relacionados con el ruido se estableció primeramente en 1981 y figura en *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082/6). El Consejo reconoce que, aunque se está logrando reducir el ruido de las aeronaves en su fuente misma, muchos aeropuertos deben aplicar medidas para atenuar o evitar el ruido. El Consejo considera que, a discreción de los Estados, los costos en que se incurre pueden imputarse a los aeropuertos y recuperarse cobrándoles a los usuarios. En caso de que se cobren derechos relacionados con el ruido, el Consejo recomienda que estos derechos deberían cobrarse únicamente en los aeropuertos en que haya problemas de ruido y que deberían estar dirigidos a recuperar únicamente los gastos en que se haya incurrido para mitigar o evitar esos problemas; y que no deberían imponerse discriminando entre los usuarios ni ser tan elevados que resulten prohibitivos para la explotación de determinadas aeronaves.

5.2 Los textos de orientación práctica para determinar la base de costos para fijar los derechos relacionados con el ruido y recaudarlos figuran en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y la información sobre los derechos relacionados con el ruido cobrados figuran en el *Manual de tarifas de aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea* (Doc 7100).