

CLAC/GEPEJTA/10-NE/02
08/07/02

**DÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/10)**

(Ciudad de México, México, 17 al 19 de julio de 2002)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Política regional en materia de medio ambiente – Proyectos de
Resolución.**
Tarea Nro. 3 del Comité Ejecutivo

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Cabe recordar que, durante la Octava reunión del GEPEJTA (Salvador, Bahía, Brasil, agosto de 2001), la Secretaría presentó una nota de estudio dando a conocer los avances del trabajo del Grupo *ad hoc* de medio ambiente. De igual manera, en dicha reunión, resaltó el trabajo realizado por la CLAC en esta materia durante el 33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, tanto en los debates en la Plenaria como en las reuniones de los grupos de trabajo, en las que la posición de los países de la región, respecto a las modificaciones a la Resolución A32-8, fue muy fructífera.
2. Con relación al avance del trabajo del Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente, en esa oportunidad, se presentó una tabla en la que se planteaba los términos de referencia, el resumen del trabajo realizado y algunas sugerencias. En ese orden de ideas y, considerando el liderazgo regional, se encargó a Brasil que, en su calidad de Ponente del Grupo, elabore un proyecto de Resolución para discutirlo en esta reunión.

Proyecto de Resolución

3. Conforme a lo expresado anteriormente, el Ponente del Grupo ha elaborado un “proyecto preliminar de Resolución” (**Adjunto**), el mismo que se ha entregado por adelantado a esta Secretaría y que todavía se encuentra en proceso de revisión interno, luego de lo cual requerirá de un pronunciamiento por parte del Grupo. En todo caso, se espera someterlo a consideración del Comité Ejecutivo, en su próxima reunión (Lima, Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002).

4. Por lo expuesto, sería conveniente aprovechar esta reunión para recibir comentarios de los asistentes, los mismos que se sumarán a los que se recibirían de los miembros del Grupo. Se espera que a principios del mes de agosto, se circule oficialmente entre los miembros del Grupo el citado proyecto de Resolución y se establecerá la fecha límite para el envío de los comentarios antes de someterlo a consideración del Comité Ejecutivo.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

5. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la presente e intercambiar criterios sobre el “proyecto preliminar de Resolución” **adjunto**.

**PROYECTO PRELIMINAR DE RESOLUCIÓN SOBRE
POLÍTICA REGIONAL DE MEDIO AMBIENTE**

**RESOLUCIÓN A15- DECLARACIÓN DE LAS POLÍTICAS Y ESTABLECIMIENTO
DE PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA CLAC RELATIVAS A
LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

CONSIDERANDO que la OACI, a través de sus oficinas regionales, ha procurado orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de forma tal que atienda las demandas exigidas por la sociedad, permitiendo el mantenimiento de la calidad del medio ambiente;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 establece la política actual de la OACI relativa a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil internacional.

CONSIDERANDO que en el Apéndice A de la Resolución A33-7, la Asamblea de la OACI insiste que los Estados Contratantes se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente, ya que tales medidas podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 adoptada por la Asamblea de la OACI resuelve que en cada Sesión Ordinaria será revisada la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

CONSIDERANDO la necesidad de que la CLAC adopte las nuevas políticas de la OACI establecidas en la Resolución A33-7, en especial, el concepto de “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves (Apéndice C), así como las directrices relacionadas con el proceso y el criterio para la introducción de nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y las directrices para la planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F);

CONSIDERANDO la necesidad de abordar los aspectos relativos a la emisión de motores de las aeronaves, incluso una mejor comprensión de su impacto y de los posibles medios para limitar o reducir los gases generados en la aviación que contribuyen al efecto de invernadero; y

CONSIDERANDO que la Resolución A12-3, la Asamblea de la CLAC recomienda la elaboración de una propuesta de “Política regional de protección al medio ambiente en consonancia con la realidad de los países latinoamericanos” como medio de promover el desarrollo del sector en forma armónica con el medio ambiente y compatible con la actividad del transporte aéreo mundial.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Que los apéndices que forman parte de esta Resolución y que aparecen abajo enumerados tienen como objetivo definir la política y el establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC con relación a la protección del medio ambiente:

Apéndice A	-	Política General
Apéndice B	-	Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y/o 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 de la OACI
Apéndice E	-	Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionados con el ruido
Apéndice F	-	Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
Apéndice G	-	Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico
Apéndice H	-	Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
Apéndice I	-	Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

2. Solicitar a todos los Estados miembros que continúen apoyando activamente la política, las normas y las prácticas relacionadas con el medio ambiente, aprobadas por la Asamblea de la CLAC.
3. Solicitar al Comité Ejecutivo que, en cada revisión de la declaración refundida de políticas y prácticas de la OACI relacionadas a la protección del medio ambiente contenida en la Resolución A33-7, se encargue de presentar un análisis de la misma, de forma tal que se evalúe, en el ámbito de la CLAC, las repercusiones de los cambios realizados por la Asamblea de la OACI.

APÉNDICE A**Política General****CONSIDERANDO EL PAPEL QUE DESEMPEÑA LA CLAC**

CONSIDERANDO que la comunidad internacional de la aviación está conciente de los efectos adversos al medio ambiente asociados a la actividad de la aviación civil, y por lo tanto, siendo de responsabilidad de los Estados miembros de la CLAC buscar el mayor equilibrio posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la garantía de la calidad del medio ambiente en la región CAR/SAM;

CONSIDERANDO el contenido de la Recomendación A10-1 de la CLAC, donde se solicita a los Estados miembros la participación de las autoridades aeronáuticas en los programas de control de medio ambiente;

CONSIDERANDO que muchos de los efectos perjudiciales derivados de la aviación civil en el medio ambiente pueden ser reducidos mediante la adopción de medidas integradas que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos operacionales apropiados, organización adecuada del tráfico aéreo y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, del control y gestión de la utilización de los terrenos en su entorno y de medidas basadas en el mercado;

CONSIDERANDO que otros organismos internacionales están emprendiendo actividades relacionadas con políticas de medio ambiente que afectan el transporte aéreo;

CONSIDERANDO que, al cumplir su función, la CLAC se debe esforzar para alcanzar un equilibrio entre las ventajas que aporta la aviación civil a la comunidad de la región CAR/SAM y los daños causados al medio ambiente en ciertas áreas debido al desarrollo progresivo de la aviación civil; y

CONSIDERANDO la necesidad de crear un Grupo Permanente de Protección al Medio Ambiente y la Aviación, con miras a preparar y/o colaborar en la elaboración de nuevas normas, métodos recomendados y procedimientos acerca del ruido aeronáutico y las emisiones de los motores en el ámbito de la CLAC, para orientar la actuación en la región CAR/SAM.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Declarar que la CLAC, conciente de los efectos adversos en el medio ambiente que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, que continuará teniendo presentes, así como de la responsabilidad de los Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente, promoverá el desarrollo del transporte aéreo en consonancia con la realidad de los países de la región CAR/SAM y en armonía con el medio ambiente.

2. Observar las políticas de la OACI y sus prácticas permanentes relacionadas con la protección al medio ambiente, tomando en consideración las necesidades de los Estados miembros situados en la región CAR/SAM.
3. Instar al Comité Ejecutivo que se mantenga informado de todos los aspectos de la aviación relacionados con el medio ambiente y que conserve la iniciativa en la formulación de directrices sobre el tema, sin dejar esa iniciativa a otras organizaciones.
4. Recomendar al Comité Ejecutivo la creación de un Grupo Permanente de Protección al Medio Ambiente y la Aviación para tratar los asuntos relacionados con el medio ambiente en el seno de la CLAC, resguardando los intereses del transporte aéreo y de sus Estados miembros.
5. Alentar a los Estados miembros a desarrollar acciones conjuntas de apoyo y cooperación técnica con miras a posibilitar la implantación de programas de medio ambiente en el seno de la CLAC y de acciones coordinadas, en el contexto de la OACI.
6. Instar a los Estados miembros 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, particularmente, en la región CAR/SAM.

APÉNDICE B

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

CONSIDERANDO la necesidad de compatibilizar el desarrollo del transporte aéreo con las repercusiones ambientales generadas por la operación de las aeronaves;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC han adoptado el Anexo 16, Volumen I – Ruido de las aeronaves, que contiene normas de homologación en cuanto al ruido para las aeronaves subsónicas (excepto las STOL/VTOL), recomendado por la OACI;

CONSIDERANDO que la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI aceptó la adopción de una norma más restrictiva de ruido para las aeronaves nuevas, incluyendo el nuevo Capítulo 4 en el Anexo 16, Volumen I.

CONSIDERANDO que las consecuencias ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves, aunque no enteramente comprendidas, son causa de preocupación;

CONSIDERANDO que los Estados miembros de la CLAC han 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 recomendadas por la OACI;

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

CONSIDERANDO que la compatibilidad entre el aeropuerto y el ambiente donde está ubicado es uno de los elementos que deberá ser tomado en cuenta en la planificación de sistemas aeroportuarios a largo plazo, conforme al Manual de Planificación General de Aeropuertos de la OACI;

CONSIDERANDO la necesidad de dar continuidad al trabajo relacionado con el desarrollo de normas, métodos y/o procedimientos recomendados y material de orientación sobre las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Acoger la adopción, por el Consejo de la OACI, de la nueva norma, más estricta, respecto al ruido de las aeronaves para incluirla en el Anexo 16, Volumen I, nuevo Capítulo 4, establecido por la Resolución A33-7.

2. Recomendar al Comité Ejecutivo que, con la ayuda y la cooperación de otros órganos de la CLAC y de otras organizaciones internacionales, apoye 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, observando las políticas continuas de la OACI.
3. Solicitar a los Estados miembros de la región CAR/SAM que sean representados en el futuro Grupo Permanente de Protección del Medio Ambiente y la Aviación para el tratamiento de las cuestiones ambientales con miras a ampliar su difusión y discusión en el seno de la CLAC.
4. Solicitar a los Estados miembros de la región CAR/SAM que adopten, cuando sea apropiado, las medidas que la CLAC apruebe con respecto al párrafo 2 de este Apéndice.

APÉNDICE C

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

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 así como a la construcción de otros nuevos;

CONSIDERANDO la necesidad de establecer políticas y programas nacionales para la gestión y atenuación del problema del ruido de las aeronaves;

CONSIDERANDO que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para atenuar el ruido de las aeronaves podría afectar negativamente el desarrollo de la aviación civil, así como también el desarrollo económico en la región;

CONSIDERANDO que los Estados miembros reconocen a la OACI como el foro principal para la conducción de los problemas de ruido de las aeronaves en el ámbito mundial y a la CLAC en la región CAR/SAM;

CONSIDERANDO que la OACI, a través de la Resolución A33-7 instituyó el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos e insta a los Estados considerar sus beneficios;

CONSIDERANDO que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un determinado aeropuerto y luego analizar las diversas medidas disponibles para reducirlo, considerando cuatro elementos principales: reducción en la fuente (aeronave), 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 el proceso para la implantación y las decisiones relativas a los elementos del enfoque equilibrado incumben a los Estados contratantes y que, en definitiva, es responsabilidad de los Estados miembros elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos basadas en los reglamentos y las políticas de la OACI y de la CLAC;

RECONOCIENDO que al elaborar la orientación de la OACI para aplicar el enfoque equilibrado de la gestión del ruido se requiere un grado de flexibilidad a fin de conciliar las diferencias locales, nacionales y regionales;

RECONOCIENDO que las soluciones a los problemas del ruido deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión y su entorno, 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 en la fuente (aeronave) pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otras empresas involucradas, particularmente en los países en desarrollo;

RECONOCIENDO que los Estados miembros tienen obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en la aplicación por parte de la OACI y de la CLAC del enfoque equilibrado;

RECONOCIENDO que algunos Estados miembros tal vez tengan también políticas más amplias sobre la gestión del ruido de las aeronaves;

CONSIDERANDO que las mejoras ambientales logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido de las aeronaves mediante la sustitución de aeronaves comprendidas en el Capítulo 2 por aeronaves del Capítulo 3 del Anexo 16, Volumen I de la OACI, deberán ser salvaguardadas sin el riesgo de ser perdidas en razón de la expansión urbana incompatible en las áreas adyacentes a dichos aeropuertos;

CONSIDERANDO la posibilidad de que se establezcan restricciones en las operaciones de las aeronaves a reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Instar a los Estados miembros a:

- a) Adoptar el concepto de enfoque equilibrado como herramienta para la gestión del problema del ruido en los aeropuertos. Este enfoque consiste en la utilización equilibrada de sus cuatro elementos: reducción del ruido en la fuente (aeronave), planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones.
- b) Adoptar el concepto de enfoque equilibrado, teniendo en cuenta la orientación de la OACI y de la CLAC, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales.
- c) Instituir un proceso transparente al considerar medidas para mitigar el ruido, incluyendo:
 - (1) una evaluación del problema del ruido en determinado aeropuerto basándose en criterios objetivos y mensurables y en otros factores pertinentes;

- (2) una evaluación de los costos probables y los beneficios de diversas medidas posibles y, basándose en esta evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
 - (3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, para la consulta con los interesados y la solución de controversias.
- d) Promover y dar apoyo a los estudios, investigaciones y programas de desarrollo y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios.
 - e) Aplicar políticas de planificación y gestión de utilización de los terrenos para limitar el desarrollo de actividades incompatibles en áreas expuestas al ruido.
 - f) Aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible, sin afectar a la seguridad operacional.
 - g) 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.
2. Solicitar a los Estados miembros a:
- a) En la medida de lo posible, cooperar estrechamente para garantizar la armonización de programas, planes y políticas, hasta donde sea posible.
 - b) Asegurar de que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago.
 - c) Considerar las condiciones económicas particulares de los países de la región CAR/SAM cuando se definan las políticas para la atenuación del ruido de las aeronaves.
3. Invitar a los Estados miembros a que mantengan informado al Comité Ejecutivo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo que evalúe continuamente la evolución de la repercusión del ruido de las aeronaves y elabore la orientación de la OACI que sea necesaria para ayudar a los Estados a aplicar el concepto de enfoque equilibrado para la gestión del ruido.
5. Instar a los Estados miembros que presten el apoyo correspondiente a la labor de la CLAC en este tema y trabajar de forma coordinada con la OACI, con miras al desarrollo de la aviación civil en la región CAR/SAM.

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

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 de la OACI;

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

CONSIDERANDO que la OACI ha concluido que la eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que ya implementaron la eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2, impondrá costos significativos a las líneas aéreas, sin proveer un beneficio significativo;

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 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 podrían aumentar los costos de las líneas aéreas e 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 un equilibrio entre sus diferentes intereses.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Solicitar a los Estados miembros no introducir, antes del 31 de diciembre de 2010, ninguna medida para eliminación gradual, en los aeropuertos internacionales, de las aeronaves comprendidas en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2.
2. En caso que la introducción de restricciones a las operaciones a este tipo de aeronave sea considerada necesaria por el Estado miembro, no deberá hacerse sin antes tomar en cuenta:
 - a) si la eliminación de este tipo de aeronave proveerá los beneficios al medio ambiente necesarios en los alrededores de los aeropuertos;

- b) si los beneficios al medio ambiente necesarios pueden alcanzarse con reglamentos que impidan a sus 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 las mismas;
 - c) si los beneficios medio ambientales necesarios pueden ser obtenidos por medio de:
 - restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso se haya determinado y declarado que genera problemas de ruido;
 - restricciones limitadas a los períodos en que se registra la mayor perturbación por el ruido; y
 - d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados miembros interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable sobre esta intención.
3. Instar a los Estados que, a pesar de las consideraciones descritas en párrafo 2 anterior, decidan eliminar gradualmente las aeronaves para:
- a) definir toda restricción de tal manera que las aeronaves de un explotador individual que se conformen al Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, hasta el año 2010;
 - b) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años desde de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
 - c) no restringir, antes del término del período arriba indicado, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna aeronave equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1;
 - d) informar a la CLAC, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuesta.
4. Exhortar a los Estados miembros a seguir colaborando bilateral y regionalmente, a fin de:
- a) disminuir las repercusiones del ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos, minimizando los costos económicos para los explotadores de aeronaves;
 - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países de la región CAR/SAM con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual;

5. Instar a los Estados miembros a no introducir medidas de eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 3 ó 4;
6. Instar a los Estados miembros para que ayuden a los explotadores de aeronaves en su esfuerzo por acelerar la modernización de sus flotas, facilitando el arrendamiento o la compra de aeronaves con mejores tecnologías, e incluso suministrar cooperación técnica multilateral donde sea apropiado.
7. Instar a los Estados miembros para que sólo implementen algún tipo de restricción en cuanto a la operación de aeronaves, en caso necesario, luego de desarrollar y adoptar una política como parte del enfoque equilibrado, considerando:
 - a) la planificación de la utilización de los terrenos en áreas cercanas a los aeropuertos internacionales para reducir, al mínimo, cualquier utilización de los terrenos para fines residenciales, educacionales, culturales, de salud u otros que puedan ser afectados negativamente por el ruido de las aeronaves;
 - b) la utilización de procedimientos operacionales para la reducción del ruido de las aeronaves;
 - c) la aplicación de toda restricción de acuerdo con los principios de no discriminación establecidos por el Artículo 15 del Convenio de Chicago que prevé un tratamiento tan favorable para los explotadores extranjeros como el ofrecido a los explotadores nacionales en los mismos aeropuertos.

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

CONSIDERANDO que en el Anexo 16, Volumen I de la OACI se especifican las normas de homologación acústica para aeronaves subsónicas a reacción;

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

CONSIDERANDO que en el Apéndice C de la presente resolución se insta a los Estados miembros a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del 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 corto plazo;

CONSIDERANDO que en muchos aeropuertos continúa la expansión urbana en las áreas cercanas, a pesar de la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y la aplicación de otras medidas para mitigar el ruido;

CONSIDERANDO la posibilidad de que se establezcan restricciones locales en las operaciones de aeronaves en razón de sus características de ruido;

CONSIDERANDO que la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan a las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 (como se prevé en el Apéndice D de esta resolución) estará plenamente implantada en algunos Estados para abril de 2002 y, que suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, sin otras medidas el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados podría aumentar después de esa fecha;

CONSIDERANDO que si se introducen restricciones a las operaciones de las aeronaves en determinado aeropuerto, estas acciones deberían estar basadas en el enfoque equilibrado y en la orientación pertinente de la CLAC, y adaptarse a las necesidades del aeropuerto en cuestión;

CONSIDERANDO que estas restricciones podrían tener importantes consecuencias económicas en las inversiones a corto plazo de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan esas restricciones;

RECONOCIENDO que la CLAC insta a los Estados a no imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3;

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

RECONOCIENDO en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, acuerdos existentes y políticas establecidas que pueden regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar la aplicación de este apéndice.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Solicitar a los Estados miembros que se aseguren, siempre que sea posible, de que cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si estas medidas están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas medio ambientales previstas y las repercusiones perjudiciales posibles.
2. Solicitar a los Estados miembros a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves antes de evaluar plenamente todas las medidas disponibles para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C a esta resolución.
3. Solicitar a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula 2 anterior, permitan la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de aeronaves que cumplan con los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, 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 (e.g. servicios de larga distancia);
 - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países de la región CAR/SAM para evitar imposición de costos elevados;

- f) introduzcan esas restricciones gradualmente y durante un periodo de tiempo, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
- g) den a los explotadores un período de aviso con antelación razonable;
- h) informen a la CLAC, así como a los otros Estados miembros, acerca de todas las restricciones impuestas.

APÉNDICE F**Planificación y gestión de la utilización de los terrenos**

CONSIDERANDO que la planificación y gestión de la utilización de los terrenos es uno de los cuatro elementos principales del enfoque equilibrado para la gestión del ruido;

CONSIDERANDO que la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves depende mucho de la manera en que se hace la planificación y gestión de la utilización de los terrenos que rodean un aeropuerto y, en particular, de la medida en que se controlan la construcción de viviendas y otras actividades sensibles al ruido;

CONSIDERANDO que las operaciones podría aumentar considerablemente en la mayoría de los aeropuertos y que existe el riesgo de que el futuro crecimiento pueda resultar perjudicado por la utilización inapropiada de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos;

CONSIDERANDO que la evolución tecnológica ha permitido naturalmente una reducción del área y número de personas expuestas al ruido aeronáutico y que estas mejoras se conserven en la mayor medida posible para beneficio de las comunidades locales;

CONSIDERANDO que también se prevé que la norma recientemente adoptada 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 que pueden afectar la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones para el desarrollo de la aviación civil; y

CONSIDERANDO que el material de orientación sobre la planificación y administración apropiada de la utilización de terrenos y medidas de atenuación del ruido está incluido en el Manual de planificación de aeropuertos (Doc 9184), Parte 2 – Utilización del terreno y control del medio ambiente, que se está actualizando y ampliando.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Instar a los Estados miembros que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 de acuerdo con el Apéndice D de esta resolución para preservar al máximo las ventajas alcanzadas en las comunidades locales en la medida de lo posible, por la reducción del ruido en estos aeropuertos, evitando la utilización de los terrenos incompatibles con las actividades aeronáuticas o la invasión de área adyacentes a los mismos;

2. Instar a los Estados miembros a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen con la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por la utilización de los terrenos incompatible con las actividades aeronáuticas o la invasión en las áreas cercanas a los mismos.
3. Instar a los Estados miembros 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 con actividades sensibles al ruido;
 - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;
 - c) definan zonas cercanas a los aeropuertos que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta la densidad de la población y su crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para el uso adecuado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
 - d) sancionen leyes, den orientación u 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.
4. Solicitar al Comité Ejecutivo:
 - a) observe la orientación contenida en el “Manual de Planificación de Aeropuertos” (Doc 9184) con respecto a la elaboración de las directrices para los Estados miembros acerca del control de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos; y
 - b) establezca medidas para orientar la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes donde aún 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 demás efectos perjudiciales que puede tener en las personas; 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 DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Reafirmar la importancia de una política que garantice que no se producirá ninguna situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial; y
2. Orientar al Comité Ejecutivo para que, en observancia del Apéndice G de la Resolución A33-7 de la OACI y de otros documentos pertinentes a la operación de aeronaves supersónicas, sean considerados debidamente los problemas que pueden ser generados para el público y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, así como que tome medidas para colaborar con la comunidad internacional en asuntos como la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público” y el establecimiento de sus límites correspondientes.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

CONSIDERANDO que existe una creciente preocupación por los problemas ambientales en la atmósfera, tales como el calentamiento global (efecto invernadero) 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 hasta la fecha, la evaluación más completa de la medida en que la aviación contribuye a las repercusiones está contenida en el informe especial sobre “La aviación y la atmósfera global”, que fue preparado a solicitud de la OACI por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en colaboración con el Grupo de expertos sobre la evaluación científica del ozono estratosférico del Protocolo de Montreal y publicado en 1999, y cuyas conclusiones son las siguientes:

- o las aeronaves emiten gases y partículas que alteran la concentración atmosférica de gases de efecto de invernadero, desencadenan la formación de estelas de condensación y pueden aumentar los cirrus, factores todos ellos que contribuyen al cambio climático;
- o se estima que las aeronaves contribuyen en un 3.5% al forzamiento radiactivo total (medida de cambio climático) debido a todas las actividades humanas y que este porcentaje que excluye los efectos de los posibles cambios en los cirrus, está previsto que aumente; y
- o aunque las mejoras en la tecnología de las aeronaves y sus motores junto con la eficiencia del sistema del tránsito aéreo beneficiarán al medio ambiente, no compensarán totalmente los efectos del aumento de las emisiones resultante del crecimiento previsto de la aviación;

CONSIDERANDO que el informe especial del IPCC reconoce que los efectos de algunos tipos de emisiones de los motores de las aeronaves son bien comprendidos, revela que los efectos de otros tipos no lo son e identifica varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad de proyectar las repercusiones de la variación en el cambio climático y el ozono;

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

CONSIDERANDO que el Protocolo de Kyoto, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en diciembre de 1997 y que aún no está en vigor, insta a los países desarrollados a imponer limitaciones o reducciones de los gases con efecto de invernadero generados por “emisiones del combustible aeronáutico”, trabajando por medio de la OACI (Artículo 2.2);

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

CONSIDERANDO que el Consejo de la OACI ha estado explorando opciones políticas para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto de invernadero procedentes de la aviación civil, particularmente en respuesta a la Resolución A32-8 de la Asamblea, Apéndice F, y se está desarrollando una labor sobre tecnología y normas sobre medidas operacionales para reducir el consumo de combustible y, por lo tanto, las emisiones, y sobre medidas basadas en criterios en mercado (véase el Apéndice I);

CONSIDERANDO, más aún, que el tráfico aéreo en la región CAR/SAM participa en proporción ínfima (menos del 1%) de todo el combustible consumido en el transporte aéreo mundial.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE:

1. Adoptar procedimientos para atender las cuestiones relativas a las repercusiones de la aviación civil en la atmósfera en el seno de la CLAC, a partir de los principios y directrices establecidos en los Apéndices H e I de la Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI.
2. Instar a los Estados miembros a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en dicho informe especial del IPCC.
3. Solicitar a los Estados miembros:
 - a) continuar cooperando estrechamente con el IPCC y con otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU);

- b) continuar estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, elaborar propuestas concretas y proporcionar asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes de la CMCCNU, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones para los países en la región CAR/SAM; y
 - c) fomentar la aplicación de medidas operacionales como medio de limitar o reducir la repercusión en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves.
- 4. Invitar a los Estados miembros y organizaciones internacionales a mantener informada a la CLAC sobre los desarrollos en este campo.
 - 5. Instar a los Estados miembros para que realicen estudios adicionales a nivel cuantitativo, con miras a evaluar la contribución individual respecto al problema de la contaminación atmosférica global.

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

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

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

CONSIDERANDO que en los últimos años los gobiernos han reconocido cada vez más la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona y que el asunto de las medidas basadas en criterios de mercado para la protección del medio ambiente y controlan las emisiones de gas con efecto de invernadero, incluyen soluciones tales como derechos o impuestos sobre el transporte aéreo, un sistema de comercio de los derechos de emisión o medidas voluntarias;

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

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

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 proporcionales 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 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, la implementación de un criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta a los Estados miembros 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 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 (Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido;

CONSIDERANDO que el Consejo de la OACI ha adoptado el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en forma de resolución, en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

CONSIDERANDO que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

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

TOMANDO NOTA de que los análisis realizados por el CAEP han demostrado que un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión¹ constituye una solución rentable para limitar o reducir el dióxido de carbono procedente de la aviación civil en el largo plazo;

TOMANDO NOTA de que en el corto plazo las medidas voluntarias² podrían servir como primera etapa para futuras medidas a fin de reducir aún más las emisiones; y

RECONOCIENDO que se necesitan más estudios y más orientación para emplear gravámenes en el corto plazo.

LA ASAMBLEA DE LA CLAC

¹ Sistema mediante el cual se pondría un límite superior al volumen total de emisiones y se podrían comprar y vender concesiones en forma de permisos para emitir dióxido de carbono a fin de satisfacer los objetivos de reducción de las emisiones.

² Mecanismo en el cual la industria y los gobiernos acuerdan un objetivo o convienen en un conjunto de medidas para reducir las emisiones.

RESUELVE:

1. Solicitar al Comité Ejecutivo que continúe elaborando orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático; y que continúe elaborando propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes en la CMCCNU.
2. Alentar a los Estados miembros y al Comité Ejecutivo a que, teniendo en cuenta los intereses de todos los interesados, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función al costo, y a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente, y a los Estados miembros a que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:
 - a) Mecanismos voluntarios
 - (1) Alentar a los Estados y a las otras partes interesadas a que adopten medidas de corto plazo para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios; e
 - (2) Instar al Comité Ejecutivo a que facilite las medidas elaborando directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas) para dichos mecanismos, incluyendo un acuerdo voluntario modelo;
 - b) Gravámenes relacionados con las emisiones
 - (1) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de introducir tasas y tarifas ambientales relacionadas a la emisión de las aeronaves;
 - (2) Instar a los Estados miembros a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual; y
 - (3) Instar al Comité Ejecutivo a que realice más estudios y elabore más orientación sobre el asunto.
 - c) Comercio de los derechos de emisión
 - (1) Respaldar la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional; y

- (2) Solicitar al Comité Ejecutivo que elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU en la mayor medida posible.
3. Instar a los Estados miembros para que no consideren la adopción de cualquier tipo de tasa o impuesto con el propósito de reducir la repercusión atmosférica causada por las operaciones de las aeronaves, teniendo en consideración los resultados alcanzados en los estudios realizados por el CAEP.

