

**NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/9)**

(Asunción, Paraguay, 13 al 15 de marzo de 2002)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

**Informe sobre las últimas reuniones de los Grupos *ad hoc* (Medio
ambiente y Estadística)**
Tareas Nos. 3 del Comité Ejecutivo y 19 de la Secretaría

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Informe de la segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente

1. Como se recordará, los días 29 y 30 de agosto de 2001, en la ciudad de Salvador de Bahía, Brasil, se llevó a cabo la segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre medio ambiente, cuyo informe se acompaña a la presente como **Adjunto 1**. En dicho documento se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Grupo de Expertos.
2. Cabe resaltar el importante trabajo realizado por la CLAC en materia de medio ambiente durante el 33° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, tanto en los debates de la Plenaria como en las reuniones de los grupos de trabajo, en las que los “puntos focales” designados lideraron la posición de los países de la región respecto a las modificaciones a la Resolución A32-8, alcanzando acuerdos que respaldaron la situación de los transportistas de América Latina y sus autoridades aeronáuticas.
3. Con relación al avance del trabajo del Grupo *ad hoc*, cabe recordar que el objetivo principal es “elaborar una política regional en materia de medio ambiente”. En ese sentido, la Secretaría ha elaborado la siguiente tabla que plantea los términos de referencia y un resumen del trabajo realizado por el Grupo hasta la fecha:

Términos de Referencia	Estado de avance del Grupo <i>ad hoc</i>
Analizar la documentación disponible en relación con el tema del medio ambiente en los Estados miembros de la CLAC.	Se realiza durante todas las reuniones.
Levantamiento de información sobre la aplicación de normas, métodos recomendados y directrices de la OACI, por parte de los Estados miembros de la CLAC.	Los representantes de los siguientes países: Brasil, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay presentaron durante la segunda reunión sus respectivas situaciones con relación al tratamiento del problema de ruido aeronáutico en sus países.
Estudiar políticas y estrategias de otros organismos que directa o indirectamente aborden el tema del medio ambiente.	La delegación de Brasil, durante la segunda reunión del Grupo, presentó un diagnóstico de las actividades del CAEP hasta el momento, enfocando las acciones que vienen sirviendo de base para el desarrollo de la revisión de la Resolución A32-8 de la OACI. El representante de los Estados Unidos (FAA) también presentó en el plenario del GEPEJTA la posición norteamericana con relación a la propuesta de revisión del referido documento. Este trabajo también sirvió de base para estructurar la posición de la CLAC durante la Asamblea.
Estudiar y proponer medidas tendentes a impulsar la aplicación de las normas y métodos recomendados en materia de medio ambiente por parte de los Estados miembros.	En vista de que la política de medio ambiente de la OACI se encuentra en proceso de revisión, fue acordado por el grupo que sería más productivo no discutir una política regional para América Latina antes de la aprobación de las enmiendas a la Resolución A32-8 durante la próxima Asamblea de la OACI, asunto que ya se ha producido al promulgarse la Resolución A33-7.
Elaboración de una política regional en materia de medio ambiente.	Está pendiente. Se espera que el Grupo elabore un Proyecto de Resolución antes de la reunión GEPEJTA/10 (julio de 2002).

4. Sería conveniente que la próxima reunión del Grupo sobre medio ambiente se lleve a cabo durante el GEPEJTA/10, que se celebrará en México, del 17 al 19 de julio de 2002.

Resolución A33-7 de la OACI

5. Cabe resaltar que, en lo que respecta al ruido de las aeronaves, a través de la Resolución A33-7 (**Adjunto 2**) la Asamblea apoyó en concepto de un “método equilibrado” para la gestión del ruido, integrado por cuatro elementos: reducción en la fuente (aeronaves más silenciosas), planificación y gestión de la utilización de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos, procedimientos operacionales para la atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves ruidosas. También logró una solución respecto a las restricciones a las aeronaves más ruidosas del Capítulo 3. Sobre las emisiones de los motores, la Asamblea

destacó la importancia de continuar la labor para resolver el problema de las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, así como las repercusiones en tierra.

Informe de la segunda reunión del Grupo *ad hoc* sobre estadística

6. Cabe recordar que, cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución A14-9 referida al nuevo sistema estadístico de la CLAC, el GEPEJTA constituyó el Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC, cuya labor se circunscribiría a los siguientes términos de referencia:

- a) Evaluar los sistemas estadísticos de los Estados miembros y su homogeneización en el ámbito regional.
- b) Evaluar la confiabilidad y oportunidad en la recepción y procesamiento de la información estadística.
- d) Incorporar al sistema información relativa al número de movimientos, utilización de la capacidad y demás índices de interés para la región.
- e) Actualizar la parte informativa del nuevo sistema para ponerla a tono con la modernidad.

7. El día 30 de agosto de 2001, en la misma sede del GEPEJTA/8 (Salvador de Bahía, Brasil), se reunió por segunda vez este Grupo *ad hoc*. El informe respectivo se acompaña como **Adjunto 3**, en el cual se presenta un resumen de los temas tratados, las conclusiones alcanzadas y las acciones propuestas al Grupo de Expertos.

8. En relación con las conclusiones y acciones propuestas por el Ponente del Grupo, la Secretaría ha creído pertinente realizar los siguientes comentarios:

Conclusiones y comentarios del Grupo <i>ad hoc</i>	Comentarios de la Secretaría
Plantear un sistema estadístico con información adicional. En ese sentido, se debería hacer un estudio para asegurarse que los datos estén oportunamente disponibles.	Este asunto ya se discutió con anterioridad, inclusive se realizó un seminario. Ya existe un mandato de la Asamblea.
En vista que no todos los Estados están aplicando las mismas definiciones, especialmente las introducidas en la Novena Reunión Departamental, sería oportuno realizar algunas acciones al respecto, de tal manera de asegurarse que todos los Estados apliquen tales definiciones homogéneamente.	La Secretaría se encargará de este asunto.

Conclusiones y comentarios del Grupo <i>ad hoc</i>	Comentarios de la Secretaría
Se sugiere que el antiguo sistema estadístico origen-destino de la CLAC no sea desactivado, y siga funcionando por un tiempo en forma paralela al nuevo sistema. De esta forma, se lograría que ese tiempo, que sugiere sea de dos años, sea utilizado como el necesario periodo de transición del sistema antiguo al sistema nuevo, permitiendo así validar a este último al mismo tiempo que los Estados se van incorporando paulatinamente a él. Para llevar a la práctica esta sugerencia, se plantea que la Resolución A14-9 sea modificada con la incorporación del periodo de transición.	Este tema ya se viene realizando, se mantiene paralelamente al sistema antiguo. Sin embargo, cabe aclarar que en el último año casi todos los Estados ya han enviado su información vía correo electrónico. La Secretaría no considera necesario incorporar a la Resolución la modificación sugerida.
Preparar una propuesta preliminar de la estructura de un nuevo sistema que incorpore información adicional, de acuerdo a la factibilidad técnica y disponibilidad oportuna de información que considere eventuales confidencialidades de datos. Para esto se debería realizar una nueva encuesta, así como también contactos con las personas encargadas de las estadísticas en cada uno de los países miembros de la CLAC.	Ya la Asamblea resolvió sobre la incorporación de datos adicionales, detallados en el mismo texto. Habría que proceder a desarrollar el trabajo.
Debido al grado técnico y operacional del tema, este Grupo no sólo se limitaría a trabajar y reunirse en los Grupos de Expertos, sino que su trabajo se convertiría en algo permanente, manteniéndose siempre bajo la subordinación técnica de la CLAC. En virtud de la importancia planteada, se propuso que se sometiera a consideración la idea de cambiar el nombre del grupo de expertos para agregar el tema de las estadísticas. La propuesta es entonces: “Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos, Jurídicos y de Estadísticas”.	La Secretaría considera que las estadísticas son una herramienta y que están tomadas en cuenta en los aspectos económicos del transporte aéreo; consecuentemente, no amerita cambiar la denominación y funciones del GEPEJTA.
Se planteó que la CLAC analice la factibilidad de contratar una consultoría a través de algún organismo internacional, para que se encargue de desarrollar los programas computacionales necesarios.	Se debería buscar la mejor alternativa con el apoyo de los Estados. La Secretaría consultará al respecto.
Hacer un estudio comparativo de las estadísticas enviadas por los países a la CLAC, un estudio sobre la utilización de las estadísticas en los distintos países y organismos que incluya las inquietudes sobre qué otros tipos de informes les serían útiles, etc.	La Secretaría realiza un análisis de este tipo cada vez que se prepara el Informe del Presidente antes las Asambleas.

9. Luego de analizar el informe, se considera conveniente que el GEPEJTA acepte el planteamiento del Grupo en lo concerniente a esperar un período de dos años para que el nuevo sistema estadístico sea implementado en su totalidad y sugiere que, por el momento, se suspenda el trabajo del Grupo hasta que esto suceda. Paralelamente, la Secretaría se encargaría de hacer las consultas pertinentes para continuar con el trabajo apoyándose en los Estados; y, si fuera necesario, recurriría directamente a los miembros del Grupo para recibir sus comentarios y asesoramiento.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al Grupo de Expertos a examinar los documentos presentados, intercambiar criterios y proponer al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.

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

**SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE
MEDIO AMBIENTE**

(Salvador de Bahía, Brasil, 29 y 30 de agosto de 2001)

INFORME

1. Introducción

El Grupo *ad hoc* para asuntos de medio ambiente se reunió los días 29 y 30 de agosto de 2001 con la participación de los siguientes países y entidades:

Brasil(Ponente)
Cuba
Ecuador
Paraguay
Perú
Uruguay
USA
IATA

2. Actividades desarrolladas

Durante las reuniones se discutieron los asuntos previstos en el orden del día, a saber:

2.1 Políticas internacionales de medio ambiente

La delegación de Brasil presentó un diagnóstico de las actividades del CAEP hasta el momento, enfocando las acciones que vienen sirviendo de base para el desarrollo de la revisión de la Resolución A32-8 de la OACI. El representante de los Estados Unidos (FAA) también presentó en el plenario del GEPEJTA la posición norteamericana con relación a la propuesta de revisión del referido documento.

2.2 Políticas adoptadas por los países

Los representantes de los siguientes países: Cuba, Ecuador, Brasil, Paraguay, Uruguay y Perú presentaron sus respectivas situaciones con relación al tratamiento del problema de ruido aeronáutico en sus países.

2.3 Proyecto de Resolución sobre política regional de medio ambiente

En vista de que la política de medio ambiente de la OACI se encuentra en proceso de revisión, fue acordado por el grupo que sería más productivo no discutir una política regional para América Latina antes de la aprobación de las enmiendas a la Resolución A32-8 durante la próxima Asamblea de la OACI a ser realizada en setiembre de 2001.

2.4 Cronograma de actividades futuras

Se acordó que deberá ser remitido al Secretario de la CLAC, en Lima, en el plazo de 10 días, información acerca de:

2.4.1 Composición de las flotas nacionales de aeronaves que operan en conexiones con otras regiones, principalmente para los Estados Unidos y Europa.

2.4.2 Información sobre la utilización del suelo en las área aledañas a los aeropuertos donde se ha comprobado que existen problemas de ruido (diagnóstico resumido).

2.4.3 Comentarios sobre el documento NE/22 “Posición de la CLAC en relación con la propuesta de enmienda a la Resolución A32-8 de la Asamblea de la OACI”, presentado en plenario por la delegación brasilera.

Estas informaciones subsidiarán la posición de los países miembros de la CLAC en las discusiones sobre la revisión de la Resolución A32-8 de la OACI, durante la 33ª Asamblea, en setiembre de 2001.

Fue acordado que la Secretaría deberá reiterar la solicitud, a los Estados miembros, de la información relacionada con los aspectos ambientales (ruido aeronáutico y emisiones de motores).

La próxima reunión será realizada en marzo de 2002, antes del GEPEJTA/9.

2.5 Propuesta de agenda de la tercera reunión del grupo *ad hoc*

2.5.1 Revisión del Orden del Día

2.5.2 Análisis de las informaciones obtenidas por medio de cuestionarios sobre ruido y emisiones, enviados por los Estados y compilados por la Secretaría de la CLAC.

- 2.5.3 Análisis sobre la revisión de la Resolución A32-8 de la OACI
- 2.5.4 Proyecto de Resolución sobre política regional de medio ambiente
- 2.5.5 Cronograma de actividades futuras
- 2.5.6 Propuesta de agenda para la 4ta reunión
- 2.5.7 Otros asuntos

2.6 Otros asuntos

Fue analizado el documento A33-WP/43 Ex/9 que trata de la actualización de la Resolución A32-8 de la OACI.

También fue analizada, por el grupo, la propuesta de posición de la CLAC, relativa a la Propuesta de enmienda a la Resolución A32-8 de la OACI, encaminada por Brasil.

A33-7: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

Considerando que en la Resolución A32-8 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 A32-8 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos, pero interrelacionados;

Considerando la necesidad de incorporar nuevas políticas y textos de orientación de la OACI respecto al ruido de las aeronaves y para responder a otros acontecimientos en esta materia, posteriores al 32° período sesiones de la Asamblea, principalmente el concepto de un "enfoque equilibrado" para la gestión del ruido (Apéndice C), orientación sobre el procedimiento y los criterios que deben aplicarse al considerar posibles nuevas restricciones locales a las operaciones (Apéndice E) y sobre planificación y gestión de la utilización de los terrenos (nuevo Apéndice F); y

Considerando la necesidad de reflejar también la evolución posterior al 32° período de sesiones de la Asamblea en materia de emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo una mejor comprensión de sus repercusiones y de los posibles medios para limitar o reducir los gases con efectos de invernadero procedentes de la aviación (Apéndices H e I);

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta Resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, actualizadas a la clausura del 33° 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 1,
Apéndice E -	Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido
Apéndice F -	Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
Apéndice G -	Aeronaves supersónicas - El problema del estampido sónico
Apéndice H -	Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera
Apéndice I -	Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

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

3. *Declara* que la presente Resolución sustituye la Resolución A32-8.

APÉNDICE A

Generalidades

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

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

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

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

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

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

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 y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

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

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

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

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

Considerando que el Consejo ha constituido un Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para ayudar en la preparación de nuevas normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores; y

Tomando nota de la Resolución A33-14 (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. *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 incluirla en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4;
2. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;
3. *Pide* al Consejo que se asegure de que su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) prosiga rápidamente su programa de trabajo en los sectores del ruido y de las emisiones, con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible;
4. *Insta* a los Estados contratantes de las regiones del mundo actualmente no representadas o subrepresentadas en el CAEP, a que participen en las actividades del Comité; y
5. *Insta* a los Estados contratantes a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la cláusula 2 del presente apéndice.

APÉNDICE C

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

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

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

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

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

Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas disponibles para reducirlo considerando cuatro elementos principales, es decir, reducción en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica;

Considerando que la evaluación de la repercusión presente y futura del ruido de la aviación constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren políticas;

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

Reconociendo que al elaborar 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, lo que requiere un enfoque para cada aeropuerto, y que podrían aplicarse soluciones semejantes si en los aeropuertos se observan problemas de ruido semejantes;

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

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

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

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen con los requisitos del Capítulo 2 (aeronaves que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Capítulo 3) por aeronaves más silenciosas deberían protegerse teniendo en cuenta el mantenimiento del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados contratantes de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;

2. *Insta* a los Estados a que:

- a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI, las obligaciones jurídicas, acuerdos existentes, leyes actuales y políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto del ruido en sus aeropuertos internacionales;
- b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluya;

- 1) evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
- 2) evaluación de los costos probables y los beneficios de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas en relación con el medio ambiente de la manera más eficaz en función del costo; y
- 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evolución, para la consulta con los interesados y la solución de controversias;

3. *Alienta* a los Estados a:

- a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios;
- b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana, incompatible en áreas sensibles al ruido y medidas mitigadoras para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el Apéndice F de esta Resolución;
- c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional, y
- d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta Resolución;

4. *Pide* a los Estados que:

- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
- b) se aseguren de que la aplicación de toda medida para atenuar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago;
- c) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;

5. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;

6. *Pide* al Consejo que 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 y que informe al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea, particularmente con respecto a:

- a) los principales elementos del enfoque equilibrado y la relación entre ellos;

- b) los instrumentos analíticos y metodológicos que puedan ser necesarios para evaluar y comparar esos elementos; y
 - c) las restricciones locales a las operaciones en relación con el ruido en los aeropuertos; y
7. *Pide* a los Estados que presten el apoyo correspondiente para esta labor de orientación de la OACI.

APÉNDICE D

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

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

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

Considerando que el Comité sobre la protección el medio ambiente y la aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que imponían una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficios;

Considerando que algunos Estados han implantado o iniciado eliminaciones graduales de las aeronaves que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, o están considerando la posibilidad de hacerlo;

Reconociendo que las normas sobre el ruido que figuran en el Anexo 16 no están dirigidas a introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Reconociendo que las restricciones a las operaciones de las aeronaves existentes quizá aumenten los costos de las líneas aéreas y podrían imponer una pesada carga económica, especialmente a los explotadores de aeronaves que tal vez no dispongan de los recursos financieros para reequipar sus flotas, tales como las de los países en desarrollo; y

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

La Asamblea:

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

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

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

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que se conformen el Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de 7 años;
- b) no restrinjan, antes del término del período mencionado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años después de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
- c) no restrinjan, antes del término del período, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; y
- d) informen a la OACI y a otros Estados interesados de toda restricción impuesta;

3. *Exhorta* encarecidamente a los Estados a seguir colaborando bilateral, regional e interregionalmente, a fin de:

- a) reducir el ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos sin crear problemas económicos serios a los explotadores de aeronaves; y
- b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países en desarrollo con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente en sus países, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de

arrendamiento para sustituirlas por aeronaves que satisfagan las disposiciones del Capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;

4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan, por homologación original o rehomologación, a las normas de homologación del Volumen I, Capítulos 3 ó 4 del Anexo 16;

5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que se conforman al Capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido, elaborado por la OACI, y de conformidad con los Apéndices C y E de esta Resolución; y

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

APÉNDICE E

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

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

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

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

Considerando que el alcance de ulteriores reducciones del ruido en la fuente es limitado en el sentido de que se están asimilando gradualmente en las flotas las mejoras anteriores de la tecnología de reducción del ruido pero que no se esperan importantes avances tecnológicos en el futuro previsible;

Considerando que en muchos aeropuertos ya se están empleando la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y que se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la eliminación gradual de aeronaves que se ajustan a las normas de homologación acústica del Volumen I, Capítulo 2, del Anexo 16 pero que exceden los niveles de ruido del Volumen I, Capítulo 3, del Anexo 16 (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 el Consejo, en junio de 1999, pidió concretamente al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación que explorara en un contexto mundial la cuestión de la introducción de posibles restricciones a las operaciones de aeronaves del Capítulo 3;

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

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 y adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto en cuestión;

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

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

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

Reconociendo que la finalidad de las normas sobre el ruido del Anexo 16 no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, la 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, arreglos existentes y políticas establecidas que puede regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar la aplicación de este apéndice;

La Asamblea

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

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

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

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

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

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

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

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

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

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

Considerando que la eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen con las normas de homologación en cuanto al ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles del 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 norma recientemente adoptada que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 aumentará las oportunidades para que los explotadores reemplacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que si bien la gestión de la utilización de los terrenos incluye actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente responsabilidad de las autoridades locales, sin embargo, afecta a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones para la aviación civil; y

Considerando que en el Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2 – Utilización del terreno y control del medio ambiente (Doc 9184), que se está actualizando y ampliando figura texto de orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas de atenuación del ruido;

La Asamblea

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el Apéndice D de esta Resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzcan una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas en los mismos;

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

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

- a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
- b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o el desarrollo en un aeropuerto existente;

- c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
- d) sancionen leyes, den orientación y otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
- e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos; y

4. *Pide* al Consejo:

- a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
- b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas – El problema del estampido sónico

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

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

La Asamblea:

1. *Reafirma* la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. Encarga al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público”, y el establecimiento de los límites correspondientes; y

3. Invita a los Estados que participen en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

APÉNDICE H

Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera

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

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

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

- las aeronaves que 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;
- se estima que las aeronaves contribuyen en un 3.5% al forzamiento radiativo total (medida de cambio climático) de todas las actividades humanas y que este porcentaje excluye los efectos de los posibles cambios en los cirrus y está previsto que aumente; y
- aunque las mejoras en la tecnología de las aeronaves y sus motores y en la eficiencia del sistema del tránsito aéreo beneficiarán al medio ambiente, no compensarán totalmente los efectos del aumento de las emisiones resultante del crecimiento previsto de la aviación;

Considerando que el informe especial del IPCC reconoce que los efectos de algunos tipos de emisiones de los motores de las aeronaves son bien comprendidos, revela que los efectos de otros tipos no lo son e identifica varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad de proyectar las repercusiones de la 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 todavía tiene que entrar en vigor, insta a los países desarrollados a imponer limitaciones o reducciones de los gases

con efecto de invernadero generados por “emisiones del combustible aeronáutico”, trabajando por medio de la OACI (Artículo 2.2);

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

La Asamblea:

1. *Expresa* su agradecimiento al Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) y al Grupo de expertos sobre la evaluación científica del Protocolo de Montreal por el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*;

2. *Insta* a los Estados a que promuevan la investigación científica dirigida a solucionar las incertidumbres señaladas en dicho informe especial del IPCC;

3. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe cooperando estrechamente con el IPCC y con otras organizaciones que participen en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales en la atmósfera, y con las organizaciones que participan en la formulación de políticas en este campo, principalmente la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU);
- b) continúe estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente y que elabore propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes 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, tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados; y
- c) fomente 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; y

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

APÉNDICE I

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

Considerando que el Apéndice H de esta Resolución establece el contexto general en que las opciones 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 están destinadas a lograr objetivos relacionados con el medio ambiente a un costo inferior y de manera más flexible que aquella de las medidas de reglamentación tradicionales;

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

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 la armonización del 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 interior;

Considerando que las políticas de la OACI hacen una distinción conceptual entre derechos e impuestos, dado que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios 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, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta 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;

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 el Consejo 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 voluntarias¹ 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:

1. *Pide* al Consejo que continúe elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de medias 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;

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.

¹ Mecanismo en el cual la industria y los gobiernos acuerdan un objetivo o convienen en un conjunto de medidas para reducir las emisiones.

2. *Alienta* a los Estados y al Consejo 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 a que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:

a) Mecanismos voluntarios

- 1) *Alienta* a los Estados 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; y
- 2) *Insta* al Consejo 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, según corresponda, y a que trabaje para asegurarse de que los que adopten medidas tempranas se beneficiarán de las mismas y no se perjudicarán posteriormente por hacerlo;

b) Gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Confirma* la validez de la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;
- 2) *Insta* a los Estados a que sigan la orientación actual que contiene dicha Resolución;
- 3) *Insta* a los Estados a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación actual; y
- 4) *Insta* al Consejo a que realice más estudios y elabore más orientación sobre el asunto;

c) Comercio de los derechos de emisión

- 1) *Respalda* la elaboración de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional; y
- 2) *Pide* al Consejo 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.

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

SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE ESTADÍSTICA

(Salvador de Bahía, Brasil, 30 de agosto de 2001)

INFORME

Coordinación, lugar y fecha de la reunión

1. Bajo la coordinación del Sr. Eduardo Alvarado, Ponente, se realizó la Segunda reunión del Grupo *ad hoc* encargado de la ampliación del sistema estadístico de la CLAC, el día 30 de agosto de 2001, en Salvador Bahía, Brasil, en el Centro de Convenciones de dicha ciudad.

Participantes

2. Participaron en la reunión 11 delegados representando a 6 de los Estados miembros.

Orden del Día

3. El Grupo *ad hoc* aprobó el siguiente Orden del Día:

- a) Informe sobre la encuesta de sistemas estadísticos de los Estados miembros.
- b) Elementos a considerar en la ampliación del sistema estadístico.
- c) Estandarización de los aspectos conceptuales.
- d) Evaluación estructural e informática del sistema vigente.
- e) Actualización del cronograma de trabajo.
- f) Otros asuntos.

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Informe sobre la encuesta de sistemas estadísticos de los Estados miembros.

ADJUNTO 3

CLAC/AD HOC-INFORME

2/Estadística

31/01/02

- 2 -

4. En la primera reunión del Grupo *ad hoc* se encargó al experto Sr. Farid Mantilla, Jefe de la Sección de Estadísticas de la Dirección General de Aviación Civil de Ecuador, que diseñara una encuesta con el fin de recabar información sobre los sistemas estadísticos de los Estados miembros respecto a la tecnología utilizada, datos estadísticos recopilados, forma y periodicidad de la recopilación de datos, utilización de índices, etc.

5. La encuesta diseñada fue contestada por 13 Estados cuyo análisis y tabulación fueron realizados por el experto Sr. Mantilla.

6. El Grupo tomó conocimiento de los resultados de la encuesta y agradeció al experto de Ecuador por el interesante y útil trabajo realizado, que servirá como base para nuevos estudios.

7. El Grupo intercambió criterios sobre los resultados de la encuesta, prestando especial atención a la información estadística que manejan los Estados, considerando que de eso dependerá la ampliación del sistema.

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Elementos a considerar en la ampliación del sistema estadístico.

Nota de Estudio CLAC/AD HOC-NE/04

8. En la Resolución A14-9 “Nuevo Sistema Estadístico de la CLAC” y corroborado en la primera reunión del Grupo *ad hoc*, se plantea la conveniencia de incluir información adicional así como otros índices de interés para la región.

9. En primer lugar, el Grupo *ad hoc* analizó algunos elementos básicos que deben cumplirse para poder ampliar el sistema estadístico con información adicional. Estos son:

- Que los Estados cuenten con la nueva información a solicitar o que puedan obtenerla.
- Que los Estados estén dispuestos a entregar dicha información.
- Que los Estados puedan entregar oportunamente la información.

10. Si bien la encuesta realizada arrojó un interesante análisis respecto a los sistemas estadísticos de los Estados y la información que manejan, no entrega antecedentes sobre si todos ellos enviarían a la CLAC todos los datos que poseen, ya que algunos podrían ser considerados de carácter confidencial. Además no se sabe, si a pesar de no contar con algunos datos actualmente, el Estado estaría interesado y dispuesto a obtener dicha información. Tampoco podemos saber sobre las dificultades que tienen los Estados para recopilar en forma oportuna los datos que poseen.

11. Entonces, si se quiere plantear un sistema estadístico con información adicional, en primer lugar debiera hacerse un estudio sobre todos los puntos expuestos para asegurarse un principio básico, y es que los datos estén oportunamente disponibles.

12. Por lo tanto, una de las tareas del Grupo *ad hoc* será realizar un estudio sobre los importantes elementos expuestos.

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Estandarización de los aspectos conceptuales.

Nota de Estudio CLAC/AD HOC-NE/02

13. En la primera reunión del Grupo *ad hoc* se encargó a la experta Sra. Cecilia Ricoy, Jefe de la División de Estadísticas de la Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial de Argentina, que realizara un informe sobre la estandarización de los conceptos o definiciones, cuestión fundamental si se quiere que los datos entregados por los distintos Estados sean homogéneos, y por lo tanto comparables.

14. Para tal tarea, la experta se basó en las definiciones incluidas en el Manual sobre el Programa Estadístico de la OACI y las modificaciones introducidas con motivo de la Novena Reunión Departamental de Estadísticas, realizada en Montreal, en septiembre de 1997.

15. Cabe destacar que durante el intercambio de opiniones del Grupo *ad hoc* frente al informe presentado, se pudo desprender que no todos los Estados están aplicando las mismas definiciones, especialmente las introducidas en la Novena Reunión Departamental. Sería oportuno entonces realizar algunas acciones al respecto, de tal manera de asegurarse que todos los Estados apliquen tales definiciones homogéneamente.

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Evaluación estructural e informática del sistema vigente.

Nota de Estudio CLAC/AD HOC-NE/06

16. En la primera reunión del Grupo *ad hoc* se encargó a Brasil, la tarea de realizar la evaluación estructural e informática del sistema vigente. Dicho trabajo fue presentado en esta segunda reunión por el experto Sr. Robson Fernandes Ramos, Jefe de la División de Estadística de la Dirección de Aeronáutica Civil de Brasil.

17. El trabajo presentado mostró un recuento cronológico de las tareas y acciones realizadas durante el desarrollo del sistema estadístico vigente, características, así como también un análisis estructural e informático del mismo.

18. El experto planteó que Brasil aún no puede enviar la información estadística de acuerdo a los requerimientos del nuevo sistema de la CLAC, pues maneja un volumen de datos bastante grande que hace inviable el proceso de digitación. Por otra parte, se encuentra en un proceso de cambiar su actual sistema estadístico desarrollado en lenguaje MAPPER a otro en ORACLE, por lo que se le hace muy complicado invertir recursos en construir una rutina que genere los datos de entrada que requiere el programa Estado de la CLAC, sobretodo sabiendo que se haría en un sistema que pronto será cambiado. Es por esto que Brasil, mientras no construya la nueva rutina, seguirá enviando la información de la misma forma a como lo ha venido haciendo hasta ahora y solicita a la CLAC que sea incorporada al sistema.

19. El experto concluye que el nuevo sistema estadístico de la CLAC representa una significativa evolución tecnológica, en relación al sistema anterior cumpliendo así los objetivos planteados originalmente en cuanto a la mayor cobertura, rapidez y optimización del análisis de los datos.

20. El experto expuso que para los países, cuyo volumen de datos no es tan grande y que utilizan aplicaciones también menos complejas, el programa CLAC justifica su inmediata aplicación en vista a las consideraciones citadas en la Resolución A14-9. Sin embargo, por las razones expuestas, para Brasil se hace muy difícil su inmediata aplicación por lo que sugiere que el antiguo sistema estadístico origen-destino de la CLAC no sea desactivado, y siga funcionando por un tiempo en forma paralela al nuevo sistema. De esta forma se logra que ese tiempo, que sugiere sea de dos años, sea utilizado como el necesario periodo de transición del sistema antiguo al sistema nuevo, permitiendo así validar a este último al mismo tiempo que los Estados se van incorporando paulatinamente a él. Para llevar a la práctica esta sugerencia, plantea que la resolución A14-9 sea modificada con la incorporación del periodo de transición.

21. En el debate se resaltó la importancia de un adecuado periodo de validación, con el funcionamiento paralelo de los dos sistemas, para asegurarse así de que no existan inconsistencias y se realicen las modificaciones y ajustes necesarios. Para ello Brasil, a petición del Ponente, ofreció prestar toda la colaboración que requiera la CLAC. También se consultó sobre qué pasaría con los datos estadísticos anteriores al año 2001, y si estos se incluirían en el nuevo sistema, ya que la información histórica es muy importante.

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Actualización del cronograma de trabajo.

22. En términos generales el grupo aprueba el siguiente programa de trabajo, cuyos plazos dependerán de diversos factores:

- a) Preparar una propuesta preliminar de la estructura de un nuevo sistema que incorpore información adicional, de acuerdo a la factibilidad técnica y disponibilidad oportuna de información que considere eventuales

confidencialidades de datos. Para esto se deberá realizar una nueva encuesta, así como también contactos con las personas encargadas de las estadísticas en cada uno de los países miembros de la CLAC.

- b) Análisis de la propuesta preliminar.
- c) Propuesta definitiva del nuevo sistema.

Cuestión 6 del

Orden del Día: Otros asuntos.

23. Brasil expuso la importancia de las estadísticas en el proceso de integración por lo que propuso que, debido al grado técnico y operacional del tema, este grupo no sólo se limitara a trabajar y reunirse en los grupos de expertos, sino que su trabajo se convirtiera en algo permanente, manteniéndose siempre bajo la subordinación técnica de la CLAC. En virtud de la importancia planteada, propuso que se sometiera a consideración la idea de cambiar el nombre del grupo de expertos para agregar el tema de las estadísticas. La propuesta es entonces: “Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos, Jurídicos y de Estadísticas”.

24. También se planteó que la CLAC analice la factibilidad de contratar una consultoría a través de algún organismo internacional, para que se encargue de desarrollar los programas computacionales necesarios.

25. El Ponente del Grupo piensa que hay muchas tareas por desarrollar en el tema de las estadísticas, las cuales pueden ser realizadas por la CLAC con la colaboración del Grupo ad hoc, como por ejemplo hacer un estudio comparativo de las estadísticas enviadas por los países a la CLAC, un estudio sobre la utilización de las estadísticas en los distintos países y organismos que incluya las inquietudes sobre qué otros tipos de informes les serían útiles, etc.

26. Por último el grupo solicita que se mencione en el Informe, el reconocimiento a Chile por la colaboración prestada en el desarrollo del nuevo sistema.