



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.12.2000
COM(2000) 821 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

Objetivos de la Comunidad de cara a la 33ª asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las decisiones del Consejo de la OACI relativas a la protección del medio ambiente previas a dicha asamblea

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

Objetivos de la Comunidad de cara a la 33ª asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las decisiones del Consejo de la OACI relativas a la protección del medio ambiente previas a dicha asamblea

1. INTRODUCCIÓN

1. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desempeña un papel fundamental en la elaboración de normas y procedimientos aplicables a las aeronaves de la aviación internacional. El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) se encarga de asesorar al Consejo de la OACI en cuanto a la revisión y elaboración de las recomendaciones de la OACI en materia de medio ambiente.
2. La Comunidad ya ha subrayado su preferencia por la adopción de medidas internacionales en el marco de la OACI para reducir las repercusiones medioambientales del transporte aéreo. En su Comunicación sobre transporte aéreo y medio ambiente: retos del desarrollo sostenible (en lo sucesivo denominada la Comunicación), la Comisión destacó la importancia de que las decisiones del Consejo de la OACI y la 33ª asamblea de dicha organización, prevista para septiembre de 2001, permitan que el programa de trabajo en curso del CAEP relativo a la aviación y los aspectos medioambientales concluya de forma satisfactoria, para evitar así un deterioro de la situación medioambiental a corto plazo y poder mejorarla a medio y largo plazo con el fin de atajar las tendencias insostenibles en una hipótesis de mantenimiento de la situación actual. El Consejo de Ministros de Transportes y el Parlamento Europeo respaldaron esa voluntad de la Comisión recogida en la Comunicación antes mencionada, que se presentó en diciembre de 1999.¹

En los trabajos en curso dentro de sus competencias, la Comunidad se centra en la preparación de una nueva normativa sobre emisiones sonoras y un conjunto de reglas de transición para la retirada progresiva de las aeronaves más ruidosas clasificadas en el capítulo 3, en el estudio de las posibilidades de reducción de una serie de emisiones de gases y en la elaboración de orientaciones para establecer medidas basadas en el mercado, en particular la imposición del combustible de aviación o disposiciones de efectos similares, y destinadas a reducir las emisiones ocasionadas por la aviación internacional. El Consejo y el Parlamento Europeo están estudiando

¹ COM(1999)640 final de 1 de diciembre de 1999
Conclusiones del Consejo de transportes de 28.03.00
PE 230768, Final A5-0187/2000
Véase asimismo el doc. COM (2000) 110 final de 2 de marzo de 2000 sobre imposición del combustible de aviación.

la Comunicación de la Comisión de 2 de marzo de 2000 sobre imposición del combustible de aviación².

3. En la reunión de enero de 2001, el CAEP/5 habrá de adoptar recomendaciones al Consejo de la OACI sobre nuevas normas y reglas de protección medioambiental. En abril de 2001 la OACI organizará un coloquio internacional para presentar los retos pendientes a los países que no intervienen directamente en las actividades del CAEP. A continuación, el Consejo de la OACI se pronunciará acerca de las normas y propuestas de resoluciones complementarias que se presentarán a la asamblea. El proceso concluirá con la adopción de decisiones en la 33ª asamblea, que tendrá lugar en septiembre/octubre de 2001.
4. La presente comunicación tiene por objeto definir los objetivos de la Comunidad de cara a la 33ª asamblea de la OACI y a las decisiones del Consejo de dicha organización previas a la asamblea. Los objetivos de la Comunidad en ella recogidos tienen presentes las líneas políticas ya establecidas por la Comisión y la Comunidad, tal como figuran en diversas comunicaciones de la Comisión, conclusiones del Consejo y posiciones del Parlamento Europeo. La Comisión espera que, sobre la base de la presente comunicación, el Consejo proporcione orientaciones concretas para definir las posiciones comunitarias en todas las fases de los trabajos de la OACI en curso.

2. OBJETIVOS DE LA COMUNIDAD

Emisiones sonoras de las aeronaves

5. Para la Comunidad, el **objetivo a corto plazo** consiste en evitar que aumenten las repercusiones sonoras, en términos de personas afectadas por el ruido de los aviones, sobre todo cuando finalice en 2002 la retirada de las aeronaves clasificadas en el capítulo 2. El análisis realizado por el CAEP de las ventajas medioambientales de las diversas opciones para la retirada progresiva, calculadas mediante el modelo MAGENTA³ de evaluación de la exposición mundial a las emisiones sonoras del transporte aéreo, pone de manifiesto la necesidad de actuar urgentemente en Europa y la existencia de diferencias regionales considerables entre los principales aeropuertos de Europa, Norteamérica y los países de la región Asia-Pacífico. Si bien es cierto que en Norteamérica una línea de “inacción” (es decir, si la OACI no aprueba ninguna nueva norma sobre emisiones sonoras ni una estrategia de transición) daría lugar a una reducción significativa del nivel de contaminación acústica de aquí a 2020 gracias a la sustitución natural de una flota relativamente antigua, no sería ese el caso en Europa, que dispone de una flota más reciente por término medio. Así pues, Europa no puede contar en la misma medida con la renovación normal de la flota, por lo que necesita medidas suplementarias, tal como

² COM (2000) 110 final.

³ MAGENTA (*Model for Assessing Global Exposure to the Noise of Transport Aircraft*) calcula el número de personas expuestas a niveles elevados de emisiones sonoras de las aeronaves en las cercanías de los aeropuertos en todas las hipótesis de certificación y de retirada progresiva. Los valores empleados para el indicador MAGENTA DNL (*Yearly Day Night Average Sound Levels*) son de 55dB y DNL 65dB.

la Comunidad ha venido afirmando. Además de ello y de acuerdo con la mayoría de las previsiones, cabe esperar en Europa un índice de crecimiento de la aviación superior al de Norteamérica. Por otra parte, en la reciente reunión del grupo director del CAEP/5 se reconoció la necesidad de contemplar una flexibilidad regional.

6. La mejor forma de alcanzar el objetivo comunitario a corto plazo consiste en adoptar reglas que restrinjan la explotación de las aeronaves más ruidosas que se ajusten a la norma actual del capítulo 3. Por tanto, la Comisión considera que el hecho de acordar una estrategia de transición en la 33ª asamblea constituye un elemento crucial para cualquier acuerdo mundial relativo a una nueva norma sobre emisiones sonoras. Se trata de un aspecto fundamental para la Comunidad. Es obvio que la aplicación de valores límite para establecer normas de no explotación, que se basan en las características de las aeronaves más ruidosas, no tiene por objeto influenciar el futuro diseño de las aeronaves. Así pues, la Comisión es partidaria de que se establezca una distinción entre el umbral sonoro en el marco de las medidas transitorias, en concreto las normas de no explotación, y el umbral aplicable a una nueva norma de diseño. Una retirada progresiva podría contribuir de forma eficaz a ese objetivo.
7. Por lo que respecta a las primeras normas transitorias, la Comisión considera que han de ser aplicables en las regiones más afectadas por la contaminación acústica debida a los aviones. La Comisión propone que se tengan presentes las siguientes medidas atenuantes complementarias cuando las restricciones de la explotación de las aeronaves más ruidosas empiecen a aplicarse a escala comunitaria.

- Normas que garanticen una duración mínima para la explotación de las aeronaves con el fin de que las compañías aéreas puedan controlar los costes económicos.
- Valoración de la necesidad de aplicar a partir del 1 de abril de 2002 la norma de no explotación establecida en el Reglamento (CE) nº 925/1999 relativo a las aeronaves con certificado renovado.

Ha sido necesario aprobar este Reglamento por la lentitud con la que avanzaban los trabajos de la OACI en la época en que fue adoptado. Es obvio que, una vez que la OACI haya aprobado en la 33ª asamblea medidas, cuyas repercusiones para el medio ambiente sean a plazo, mejores que las logradas a través del Reglamento, deberá estudiarse la pertinencia de mantener vigente éste último.⁴

- Un régimen de excepciones para las aeronaves no conformes matriculadas en países en desarrollo, siempre y cuando dichas excepciones estén justificadas.

Esta propuesta resulta acorde con el informe del Parlamento Europeo relativo a la Comunicación de la Comisión sobre transporte aéreo y medio ambiente⁵. Para no poner en peligro las repercusiones positivas para el medio ambiente de la retirada

⁴ Además de los relativos a las emisiones sonoras, el Reglamento (CE) nº 925/99 recoge otros objetivos medioambientales.

⁵ “..la Comunidad debería apoyar y reforzar el proceso de la OACI de revisión de la limitación de los niveles de ruido a fin de adaptarse en lo posible a las necesidades particulares de la densamente poblada e industrializada UE y de tener en cuenta las necesidades particulares de las líneas aéreas de países terceros en vías de desarrollo que vuelan a la UE.”

progresiva, las excepciones han de estar sujetas a condiciones. Además de ello, los criterios que vayan a seguirse para designar los países y las aeronaves que cumplan tales condiciones deben definirse cuidadosamente con el fin de brindar a los países en desarrollo la posibilidad de evitar grandes dificultades económicas, sin falsear la competencia para las compañías aéreas de los países desarrollados. En esta situación, será fundamental evitar a toda costa la aparición de "pabellones de conveniencia". La Comisión está estudiando las condiciones de concesión de excepciones a los países en desarrollo para sentar unas bases sólidas de cara a una posible decisión a este respecto.

8. El objetivo de la Comunidad **a largo plazo** en el ámbito de las emisiones sonoras de las aeronaves consiste en amortiguar las consecuencias del aumento de la demanda previsto a largo plazo y requerirá, entre otras cosas, reducir de forma considerable las emisiones sonoras de los aviones por separado. Una nueva norma sobre emisiones sonoras destinada a resolver los problemas de contaminación acústica a largo plazo sólo puede resultar eficaz si recoge orientaciones claras para el diseño de los futuros aviones. Sus límites han de estar pensados para fomentar un mayor uso de las técnicas más modernas de diseño y equipamiento. A la luz de las opciones fundamentales de endurecimiento de la norma que está estudiando el CAEP (véase el anexo), parece evidente que un endurecimiento acumulativo de -8dB ó -11dB no responde a los requisitos de una verdadera norma de diseño a largo plazo. Dado que afectará sobre todo a la calidad medioambiental de las versiones derivadas de las aeronaves fabricadas en la actualidad o constituirá un patrón de referencia para la modificación y renovación del certificado de aeronaves que todavía se consideren dotadas de vida económica, debería considerarse una norma de producción *de facto* un primer endurecimiento de la norma del orden de -8 dB a -11 dB .
9. La posible aprobación de una norma de fabricación basada en un endurecimiento relativamente moderado significará que podrá solicitarse la renovación del certificado, con o sin modificación, de algunas de las aeronaves actualmente clasificadas en el capítulo 3. En opinión de la Comisión, la OACI debería establecer, de forma simultánea a la aprobación de la nueva norma, unas orientaciones técnicas inequívocas para la renovación de los certificados con el fin de mantener la integridad del proceso de certificación y de crear un clima de confianza en torno a la certificación acústica, de manera que celebre el compromiso de la OACI a este respecto.
10. La Comisión considera asimismo que para tener presentes los objetivos a más largo plazo de reducción de las emisiones sonoras, la decisión de la OACI relativa a una nueva norma de fabricación debería completarse mediante un compromiso firme y creíble de dicha organización para establecer, teniendo presente el estado de la técnica y la viabilidad tecnológica, los parámetros de una verdadera norma de diseño basada en un régimen de certificación revisado que refleje con precisión las características de explotación de las aeronaves modernas.
11. Por lo que respecta a ese objetivo comunitario a largo plazo, se necesita una clara garantía de que la OACI se comprometerá a endurecer las normas sobre emisiones sonoras de manera que éstas se reduzcan suficientemente a medio y largo plazo, para lo cual se considerarán los aspectos siguientes:
 - La calidad de la nueva norma, que deberá fomentar la mejora de las características medioambientales de las aeronaves fabricadas en la actualidad y

evitar que se deteriore la situación acústica en Europa, en términos de personas afectadas por el ruido de los aviones. Por lo que respecta al estado de la técnica, el margen acumulativo varía de $-7,9\text{dB}$ (un tipo de aeronave) a -25dB , en tanto que aproximadamente 95% de la fabricación actual cumple una norma de -11dB y alrededor de 75% se ajusta a un requisito de -14dB .

- La implantación de un sistema de revisión periódica de la norma de fabricación. Ese carácter gradual será particularmente importante si el endurecimiento inicial es moderado (-8dB ó -11dB);
- Un compromiso firme de la OACI para establecer antes de la 34ª asamblea una nueva norma de diseño a largo plazo, que fomente el progreso tecnológico y se base en un régimen de certificación revisado que refleje mejor las emisiones sonoras de las aeronaves modernas en condiciones reales de explotación.
- La previsibilidad y la pertinencia jurídica de unas normas que jalonen el camino a más largo plazo.
- Unas orientaciones complementarias para los Estados integrantes de la OACI sobre las demás líneas de actuación en relación con el ruido de las aeronaves (enfoque equilibrado).

Emisiones gaseosas

12. Las emisiones de dióxido de carbono y de vapor de agua guardan una relación directa con el consumo de combustible y el mercado presiona directamente para que se reduzcan. Otras emisiones gaseosas no están tan relacionadas con el consumo. Resultará fundamental cerciorarse de que las interacciones entre la optimización del consumo de combustible y la reducción de las emisiones de otros gases y de las emisiones sonoras se entienden plenamente y se toman debidamente en cuenta en la reglamentación. El NO_x, en particular, puede constituir un problema al nivel y a proximidad del suelo en el ciclo LTO (aterrizaje-despegue) debido a sus efectos negativos sobre la calidad del aire local, así como a altitud de crucero, donde interviene en la producción de ozono, gas que entraña un potente efecto invernadero (aunque no está recogido en el Protocolo de Kioto). Por lo que respecta a las emisiones de partículas y aerosoles de los motores de las aeronaves, es preciso seguir investigando para sentar los fundamentos científicos de la evaluación de sus repercusiones sobre el clima debidas a la formación de estelas de condensación y de cirros.
13. El **objetivo comunitario** consiste en garantizar decisiones que permitan implantar lo antes posible unas normas más estrictas para todas las emisiones, incluidas las que no están recogidas en el protocolo de Kioto. A corto plazo, el objetivo puede alcanzarse estableciendo parámetros pertinentes para identificar y supervisar la evolución de los motores de manera que las emisiones de NO_x y otros gases reglamentados no aumenten y, si es posible, disminuyan en todas las fases del vuelo. Será fundamental conceder carácter prioritario a este aspecto en el programa de trabajo del CAEP/6 y alentar al grupo de trabajo correspondiente a que proponga normas de certificación más estrictas para los motores nuevos, de manera que pueda tomarse una decisión en 2004. A corto plazo, es preciso valorar las consecuencias de seguir permitiendo la fabricación de motores que no cumplen la norma de emisión de NO_x del CAEP/4, con el fin de estudiar la pertinencia de una norma de no fabricación como medida

intermedia, tal como ya solicitó la Comunidad para la 32ª asamblea de la OACI. La Comunidad también podría considerar una norma de “no adición” para exigir que todas las aeronaves que entren a formar parte de la flota de la UE cumplan los requisitos más estrictos establecidos en el anexo 16. El objetivo comunitario en relación con las emisiones contempladas en el protocolo de Kioto consistirá en imponer a la mayor brevedad una reducción del incremento de las emisiones ocasionadas por la aviación internacional.

Incremento de los incentivos económicos para mejorar las características medioambientales de las aeronaves

14. Los incentivos económicos (basados en los principios del mercado) para que el sector limite o reduzca las emisiones procedentes de la aviación de manera rentable podrían incluir exacciones (impuestos y tasas), el comercio de derechos de emisión y los acuerdos voluntarios. Podrían implantarse impuestos sobre el combustible o las emisiones, que se percibirían por medio de los proveedores de combustible o se añadirían a las tasas durante el vuelo ya establecidas para otros fines. Una tasa sobre la eficacia de las aeronaves, neutra desde el punto de vista de los ingresos, evitaría los problemas jurídicos asociados a la instauración de un impuesto sobre el combustible y podría combinarse con las tasas durante el vuelo vigentes para conseguir un resultado neutro desde el punto de vista de los ingresos. Otra posibilidad consistiría en instaurar una tasa sobre las emisiones durante el vuelo cuyos ingresos se emplearían para atenuar las repercusiones medioambientales de las emisiones. El comercio de derechos de emisión también ofrece la posibilidad de responsabilizar al sector de la aviación de sus emisiones a más largo plazo, siempre y cuando se acordara un régimen estricto de cumplimiento.
15. Las medidas a corto plazo del sector de la aviación para frenar el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero podrían ser de carácter voluntario, si bien no bastarían por sí solas para alcanzar un objetivo ambicioso de reducción de las emisiones. Deberían aplicarse junto con otros mecanismos como el comercio de derechos de emisión.
16. La estrategia comunitaria relativa a la integración de las consideraciones medioambientales y del desarrollo sostenible en la política de transportes, aprobada por el Consejo Europeo de Helsinki en diciembre de 1999, consideraba los incentivos económicos uno de los medios para hacer frente al problema de las repercusiones medioambientales de la aviación. Confería carácter prioritario al establecimiento de incentivos económicos teniendo en cuenta, en particular, la necesidad de no falsear la competencia, las necesidades de los lugares periféricos y la conveniencia de lograr acuerdos voluntarios en el sector de la aviación.
17. En la Comunicación sobre transporte aéreo y medio ambiente se proponía la implantación de incentivos económicos y reglamentarios para fomentar el empleo de las técnicas más recientes y de las formas de explotación más ecológicas. Si bien mantenía su posición de principio firme, según la cual el combustible para aviones debe tratarse de igual modo que el empleado en los demás sectores, la Comisión recomendaba el recurso a instrumentos económicos innovadores como el comercio de derechos de emisión y abogaba en favor de la integración de los costes medioambientales en los sistemas impositivos. El Consejo de 28 de marzo de 2000 acogió favorablemente esas ideas e invitó a la Comisión a que siguiera trabajando en ese ámbito. El Parlamento Europeo también brindó una acogida favorable al

programa de trabajo propuesto y añadió que, a falta de acuerdo internacional relativo a la imposición del queroseno, propondría una tasa comunitaria basada en el principio de que quien contamina paga, que garantice una competencia equitativa entre los modos de transporte. Asimismo, propuso que la recaudación se invirtiera en la reducción de los daños medioambientales ocasionados por la aviación.

18. El Consejo ECOFIN estudió la Comunicación de la Comisión sobre imposición del combustible de aviación. La recomendación de la Comisión según la cual los Estados miembros, en estrecha colaboración con la Comisión, deberían intensificar su labor en la OACI de cara al establecimiento de un impuesto sobre el combustible empleado en la aviación y de otros instrumentos de efecto similar recibió un amplio apoyo. El Consejo debería completar esta acción aprobando la propuesta de la Comisión de Directiva del Consejo por la que se reestructura el marco comunitario de imposición de los productos energéticos⁶.
19. El 22 de junio de 2000, el Consejo de Medio Ambiente acogió favorablemente la Comunicación de la Comisión sobre políticas y medidas de la UE para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero: hacia un Programa Europeo sobre el Cambio Climático (PECC)⁷, al considerarla una etapa útil para hallar y desarrollar nuevos elementos necesarios para aplicar el protocolo de Kioto. Subrayó la necesidad de completar las medidas nacionales con medidas a escala comunitaria y apoyó el estudio de la posibilidad de instaurar un comercio de derechos de emisión en la Unión Europea. El Consejo recordó asimismo las responsabilidades de la OACI en materia de combustibles para buques y la instó a alcanzar un acuerdo definitivo sobre las medidas que han de adoptarse de aquí a 2001. En esta situación, la Comunidad tiene un interés manifiesto en preparar el terreno para que se decida una estrategia relativa a los incentivos económicos o los instrumentos basados en el mercado.
20. La OACI ya ha reconocido la necesidad de actuar. En su 32ª asamblea, celebrada en octubre de 1998, se solicitó al Consejo de dicha organización que estudiara, a través del CAEP, las posibles medidas para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil y que tomara en consideración el informe especial del IPCC sobre aviación y atmósfera mundial y los requisitos del protocolo de Kioto. Se invitó al Consejo a que presentara un informe a la 33ª asamblea y posteriormente se solicitó específicamente al CAEP asesoramiento sobre la fiscalidad relacionada con las emisiones y otras medidas basadas en el mercado con el fin de llegar a una conclusión en el mismo plazo de tiempo.
21. El CAEP/5 ha estudiado numerosas opciones. Los resultados presentados al grupo director en septiembre de 2000 ponen de manifiesto que, por lo que respecta a la

⁶ COM(97)30 final . De ser aprobada, esta propuesta sustituirá a la Directiva 92/81/CEE del Consejo, que establece una exención obligatoria de la imposición del combustible empleado en la aviación comercial. La propuesta contempla la imposición facultativa de los vuelos internacionales e intracomunitarios sobre la base de acuerdos bilaterales voluntarios. No obstante, debería evitarse una actuación comunitaria unilateral para no distorsionar la competencia en beneficio de las aeronaves de terceros países ni ocasionar repercusiones socioeconómicas negativas.

⁷ COM(2000)88 - Políticas y medidas de la UE para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero: hacia un Programa Europeo sobre el Cambio Climático (PECC).

aviación internacional, un régimen abierto de comercio de derechos de emisión ofrece con determinadas condiciones la posibilidad de optimizar la relación entre la eficacia medioambiental y las repercusiones económicas o la rentabilidad para el sector. No obstante, esta posibilidad deberá elaborarse en mayor medida para tratar diversos aspectos (entre los que se encuentra la asignación de emisiones a las Partes), labor que se llevará a cabo en estrecha colaboración con el CMNUCC/COP. Por este y otros motivos, es poco probable que el régimen abierto de emisiones en el sector de la aviación resulte operativo antes del primer periodo del compromiso de Kioto (2008-2012). Por consiguiente, el grupo director del CAEP/5 ha afirmado que es preciso adoptar otras medidas como impuestos, tasas o acuerdos voluntarios.

22. **El primer objetivo comunitario** consistirá en despejar y elaborar orientaciones ulteriores para la actuación política relativa a las medidas basadas en el mercado, incluida la imposición del combustible u otras medidas de efecto similar, que recojan plenamente el impacto ambiental de la aviación. La Comunidad trabajará en esa dirección a través de la OACI/CAEP e intentará, para dar respuesta a la solicitud de la 32ª asamblea de la OACI de octubre de 1998 relativa a la presentación de un proyecto de recomendaciones sobre impuestos, tasas y otras medidas basadas en el mercado, precisar dichas recomendaciones sobre fiscalidad medioambiental para que puedan definirse e internalizarse los costes medioambientales.
 23. **El segundo objetivo** consistirá en lograr una resolución que facilite la actuación de los Estados contratantes, en particular los Estados del anexo 1, para ajustarse a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 2 del Protocolo de Kioto, de manera que se confirme que la Comunidad y sus Estados miembros (como Partes) necesitarán tomar medidas para respetar los compromisos adquiridos en el marco de dicho protocolo. A tal fin, hará falta una estrategia para reducir las emisiones en su origen, mejorar las prácticas de explotación e instaurar medidas basadas en el mercado. Al perseguir estos objetivos, la Comunidad debería fomentar y aceptar las iniciativas precoces del sector para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
 24. Se propone incluir los elementos siguientes en la resolución o resoluciones de la OACI sobre el proceso de Kioto, que podrían desarrollarse para establecer directrices de actuación adicionales: posible aplicabilidad por todos los Estados de la OACI, y en particular de las Partes del anexo 1, obligación de que éstas últimas integren en sus programas sobre el cambio climático medidas en el sector de la aviación, tanto a corto plazo como en el primer período de los compromisos de Kioto (es decir, antes de que puedan establecerse los mecanismos de cesión de derechos de emisión) y confirmación explícita de la necesidad de reconocer a la industria su actuación precoz, tal vez tomándola en consideración en el régimen de comercio de derechos de emisión que se instaure más adelante.
- 3. POSICIÓN QUE HAN DE ADOPTAR LA COMUNIDAD Y SUS ESTADOS MIEMBROS ANTES Y DURANTE LA 33ª SESIÓN DE LA ASAMBLEA DE LA OACI**
25. A la luz de lo anterior, la Comisión propone lo siguiente. La posición de la Comunidad de cara a los debates y negociaciones en la 33ª sesión de la asamblea de la OACI y a las decisiones previas del Consejo de la OACI consistirá en conducir las negociaciones de manera que:

- La asamblea acuerde una resolución para limitar la explotación de las aeronaves más ruidosas clasificadas en el actual capítulo 3, que brinde a los Estados de la Comunidad Europea una flexibilidad regional suficiente para tratar sus propios objetivos de reducción de las emisiones sonoras de los aviones y evitar a corto plazo que se deteriore la situación acústica a proximidad de los aeropuertos, en términos de personas afectadas por dichas emisiones, sobre todo cuando finalice la retirada progresiva de las aeronaves del capítulo 2;
- Una decisión de los Estados contratantes sobre una nueva norma relativa a las emisiones sonoras de las aeronaves, que sustituya la norma del capítulo 3 vigente, teniendo presentes los beneficios medioambientales, la viabilidad tecnológica y la racionalidad económica;
- Un compromiso del Consejo de la OACI sobre la necesidad de revisar, en una perspectiva de mejora a largo plazo, la norma relativa a las emisiones sonoras con una periodicidad que podrá variar en función del progreso tecnológico, con el fin de evitar que se deteriore la situación acústica a medio plazo en términos de personas afectadas por el ruido de los aviones;
- Un compromiso de la OACI relativo al establecimiento en la 34ª asamblea de objetivos de reducción del ruido a largo plazo y a la definición de una futura norma de diseño que permita cumplir dichos objetivos para neutralizar y compensar a más largo plazo las repercusiones medioambientales del crecimiento del transporte aéreo;
- La aprobación por parte de la asamblea de una resolución en respuesta a una solicitud formulada en la 32ª asamblea para mejorar las orientaciones actuales sobre el recurso a medidas económicas como la fiscalidad medioambiental, en concreto la imposición del combustible de aviación u otras medidas de efecto similar, para precisar que los costes medioambientales pueden internalizarse.
- La aprobación por parte de la asamblea de una resolución que facilite la actuación de los Estados contratantes, en particular los Estados del anexo 1 del Protocolo de Kioto, para ajustarse a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 2 de dicho protocolo;
- Un compromiso de la OACI para potenciar el desarrollo de otros fundamentos científicos para evaluar los efectos atmosféricos de la aviación, al tiempo que se intensifica la elaboración de nuevas normas de reducción de todas las emisiones de las aeronaves de cara al CAEP/6.

26. La Comisión y, en su caso, la Presidencia en nombre de la Comunidad y de sus Estados miembros, presentarán la posición comunitaria.

Habrà una coordinación (en el lugar o, si procede, en los òrganos del Consejo en Bruselas) para garantizar la estrecha cooperaci3n entre la Comunidad y sus Estados miembros y, por tanto, la unidad en la representaci3n internacional de la Comunidad.

27. Se estudiarán detenidamente las conclusiones de la asamblea a la luz de las polítics comunitarias vigentes y de los objetivos recogidos en la Comunicaci3n, en particular

por lo que respecta al Reglamento (CE) nº 925/1999 y a los compromisos firmes adquiridos por la Comunidad en el marco del Protocolo de Kioto.

Anexo

Opciones en estudio tras la decisión del grupo director del CAEP adoptada en la reunión de 26 de septiembre de 2000

Opción n°	Aumento acumulativo de severidad respecto a los límites actuales del capítulo 3 y fecha de aplicación	
	Nueva norma	Retirada progresiva
Opción - 8dB		
2.1	- 8dB en 2002	/
4.1	- 8dB en 2002	- 8dB en 2006
6.1	- 8dB en 2002	- 5dB en 2002, - 8dB en 2006
5.1	- 8dB en 2006	- 5dB en 2006, - 8 dB en 2013
Opción - 11 dB		
2.2	- 11dB en 2002	/
5.2	- 11dB en 2006	- 5dB en 2006, - 11 dB en 2013
Opción - 14 dB		
2.3	- 14 dB en 2002	/
5.3	- 14 dB en 2006	- 5dB en 2006, - 14dB en 2013

Nota: Se acordó estudiar más adelante, si fuera necesario tras la evaluación de la renovación de certificados o debido a las particularidades regionales, las opciones que actualmente ya no se consideran.