PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS

"LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA PRODUCTO DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA, CIVIL COMERCIAL EN LAS INMEDIACIONES AEROPORTUARIAS DE LA CIUDAD DE QUITO"

NOMBRE: LENIN VELEZ TERREROS

DIRECTOR: DR. ADRIAN CORVALAN

QUITO - 2011

DEDICATORIA:

A mi Padres, por su continuo ejemplo y cariño, esperamos que la tesis de postgrado sea corta.

A mi hermano, por la ayuda y consejos diarios.

A toda mi familia, mencionarlos a todos emplearía un capítulo entero de esta tesis, nunca me han fallado.

A mi Director de Tesis, por enseñarme el Derecho Aeronáutico.

A mis amistades del Colegio, Universidad, Rugby, TAME EP, por todas las buenas experiencias vividas.

A mis socios de AEV Aguiar, Espin, Velez, Legal Associates, por la confianza depositada.

Y muy en especial a la memoria de dos personas especiales, mis abuelos que leerán este trabajo desde el cielo, del materno guardo grandes recuerdos, del paterno espero retomar su legado.

Agradecimientos:

A Maite Uriarte Ricote, autora de la obra y el email que me animo a profundizar en este tema.

Horacion Knobel, funcionario del Departamento de Normativa Aeronáutica ANAC, Argentina.

Aroa Carril Sánchez, funcionaria del Centro de Documentación y Publicaciones AENA, España.

Gustavo Moreno Cubillos, Abogado y Especialista Aeronáutico IV, Colombia.

Norbel J Oloco, Abogado del sitio web www.legales.com, Argentina.

ABSTRACT

Como introducción se revisa la manera como algunos países han tratado la contaminación acústica, una síntesis del papel que ha desempeñado la OACI, para mitigar la contaminación acústica en sus últimos años por medio de sus asambleas trienales, la creación (CAEP), las políticas que ha implantado y demás procedimientos. En lo relativo a la situación nacional sobre la contaminación acústica no existen mayores informes, por lo que se procedió a realizar una revisión del Derecho Aeronáutico Ecuatoriano desde sus orígenes hasta nuestros días, en la revisión se han tocado temas como las primeras normas Ecuatorianas, además del crecimiento de la institucionalidad aeronáutica en nuestro país.

El génesis del Derecho Aeronáutico a nivel mundial se lo debe en gran medida a la Convención de 1944, por lo que se revisó el texto del Convenio ya que en la actualidad es la carta magna del mundo aeronáutico.

Producto de la Convención de Chicago se originaron los anexos técnicos, en la actualidad existen dieciocho anexos, siendo el anexo 16 y su Volumen I denominado: “Ruido de las Aeronaves”, el cual regula la contaminación acústica, la mayoría de los países signatarios del Convenio lo han tomado como una norma interna.

Además de los Convenios Internacionales, se revisó Legislación Aeronáutica Española y Argentina, en el caso de España se nota un gran progreso, por medio de los Reales Decretos y normas específicas, mientras que la Legislación Aeronáutica Argentina tiene una legislación poco desarrollada y en gran parte es muy parecida a la nuestra.

En este capítulo se aborda la legislación nacional, revisando principios constitucionales como el buen vivir dentro de un ambiente sano, posteriormente este capítulo se subdivide en 2 grupos, el primero es una recopilación de las normas que rigen la legislación aeronáutica ecuatoriana, por lo que se revisa la norma adjetiva y sustantiva aeronáutica, el Reglamento para el uso y funcionamiento de los aeropuertos en el país, donde se encuentran principios ambientales demostrando la postura actual de la aviación mundial.

Las RDAC que son regulaciones técnicas aeronáuticas que rigen de mejor manera el ámbito operacional aeronáutico, sin embargo la RDAC 036 pese ser una regulación tendiente a mitigar la contaminación acústica no es posible aplicarla por diversos motivos, además de tener idéntica similitud con la Regulación Argentina DNAR 036.

Además de la legislación aeronáutica, existe normativa nacional a nivel ambiental y municipal, dentro del marco ambiental, la Ley de Gestión Ambiental establece lineamientos para un correcto desarrollo a nivel institucional y normativo, mientras que gracias al T.U.L.A.S. se crea normas técnicas ambientales, siendo una de ellas objeto de nuestro estudio en el capítulo posterior, mientras que la Ordenanza Metropolitana 213, busca establecer requisitos acústicos para la actividad aeronáutica, además de imponer sanciones pecuniarias en caso de incumplimiento.

El capítulo final de la tesis busca afrontar el problema de la contaminación acústica desde un enfoque equilibrado, producto de esta propuesta de carácter aeronáutico ambiental la OACI en sus últimos años público el documento 9829, donde se muestra como obtener el correcto equilibrio entre el desarrollo aeronáutico y el respeto a la colectividad aledaña. Cómo se estableció en el capítulo anterior la norma técnica para el ruido de los aeropuertos, pese a ser una norma técnica emitida por el Ministerio del Medio Ambiente, establece niveles de contaminación acústica, además de una debida planificación del suelo. Al tratar el ruido desde el origen se revisa de una manera detallada el Decreto Ejecutivo 1405 puesto que pese a buscar reducir el subsidio de combustible a las aeronaves con matricula HC, producto de este Decreto se ha reducido la contaminación acústica.

Finalmente el último tema de la tesis a tratar es una propuesta de reforma a la RDAC 036, ya que tiene enormes falencias, por lo que se plantea una nueva RDAC 036 que si regule de una manera real la contaminación acústica aeronáutica civil comercial.

INDICE

Tema **Página**

Introducción…….. 1

1.- Capítulo I, Antecedentes……..……3

1.1.- Situación Nacional……..……5

1.2.- Situación Internacional……..……9

1.2.1.- La contaminación acústica aeronáutica del Japón, en la década de los años sesenta y setenta…….10

1.2.2.- Perspectivas de la OACI en los últimos once años……..12

1.2.2.1.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2000…….12

1.2.2.2.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2001……....14

1.2.2.3.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2002…..…..16

1.2.2.4.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2003……..17

1.2.2.5.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2004……....19

1.2.2.6.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2005……....20

1.2.2.7.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2006……..22

1.2.2.8.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2007…..…..25

1.2.2.9.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2008……...26

1.2.2.10.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2009……..29

1.2.2.11.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2010……..31

2.- Capitulo II, Estudio de Convenios y Normativas Internacionales……36

2.1.- Convenios anteriores al de Chicago…….....……..36

2.2.- El Convenio de Chicago de 1944…….……38

2.3.- El Anexo 16 de la OACI Protección del Medio Ambiente……46

2.3.1- Antecedentes al Anexo 16……46

2.3.2- El Anexo 16 de la OACI, Volumen I……..……..…53

2.4.- Convenio de Roma de 1952, Daños causados a terceros en la superficie……..……55

2.5.- Legislación Aeronáutica Española……...…58

2.5.1.- Reales Decretos con aplicación del Anexo 16 de la OACI……..60

2.5.2.- Real Decreto para regulan los procedimientos, para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos……..……62

2.5.3.- La Ley 5/2010…….…..65

2.6.- Legislación Aeronáutica Argentina…….…...…68

2.6.1.- DNAR 036 Estándares de ruido: Certificación tipo y de aeronavegabilidad de aeronaves…….……..……69

2.6.2.- RAAC PARTE 91 Reglas de vuelo y operación general…..72

3.- Capitulo III, LEGISLACIÓN A NIVEL NACIONAL……..73

3.1.- Constitución de la República del Ecuador…….……73

3.2.- Acuerdos Internacionales incorporados a nuestro ordenamiento jurídico…….……..76

3.3.- Revisión de nuestra Legislación Aeronáutica……..……81

3.3.1.- Ley de Aviación Civil……83

3.3.2.- Código Aeronáutico……..88

3.3.3.- Reglamento para uso y funcionamiento de los aeropuertos del país……91

3.3.5.- RDAC 036……..…95

3.6.- Legislación Ambiental para el control del ruido aeronáutico……..……98

3.7.- Ley de Gestión Ambiental…….……99

3.8.- Texto Unificado de Legislación Secundaria……..……..102

3.9.- Ordenanza Metropolitana 213……..104

4.- Capítulo IV, Un enfoque equilibrado para la reducción del ruido…….……..106

4.1.- Planificación y administración adecuada del uso del suelo……..……113
4.2.- Ruido en el origen (Decreto 1405)……..…119
4.3.- Propuesta sobre la RDAC 036……..……..…123

Conclusiones……..…127
Recomendaciones……129

Bibliografía……131
Información Digital……..……13

Introducción

Corría el año 44 antes de Cristo, cuando el emperador Julio César prohibió la circulación de carruajes en Roma a determinadas horas del día para anular las molestias que causaba el ruido que producía su tránsito por las calzadas empedradas; y Dante Alighieri relata en su *Divina Comedia* que grupos de condenados eran martirizados, como castigo por sus culpas, con el ruido perpetuo de las aguas infernales que se escuchaba al caer en la oscuridad profunda. El progreso ha traído otras formas de penitencia, pero esta vez para los vivos: la contaminación acústica provocada, por ejemplo, por el tráfico aéreo.[1]

El mundo de la aviación cambio por completo los conceptos de espacio, tiempo y comodidad en la humanidad, es impresionante pensar que un viaje intercontinental hace más de un siglo tardaba varios días en realizarse, y que ahora se lo pueda efectuar en horas, el mundo de la transportación, consiente de estos cambios encontró en el avión su gran aliado para el desarrollo, pero hoy en día no solo se busca mantener esta gran ventaja si no encontrar la mas optima compatibilidad con el medio ambiente

La aviación encuentra sus orígenes en 1903 con el primer vuelo de los hermanos Wright, sin embargo pasaron varios años y dos guerras mundiales hasta que la comunidad internacional decidió regular de una mejor manera dicha actividad produciéndose de esta manera el Convenio de Chicago firmado el 07 de Diciembre de 1944, el mencionado Convenio en sus preámbulo nos da los principales lineamientos que realizaran los estados contratantes: "los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la Aviación Civil Internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico."[2]

[1]Diario DEIA versión digital, *Se comienza a reivindicar la tranquilidad como un factor determinante de la calidad de vida***,** Entrevista a Mayte Uriarte Ricote, experta en asuntos relacionados con la contaminación acústica, http://www2.deia.com/es/impresa/2009/03/08/bizkaia/herrialdeak/542324.php,10 de Mayo del 2010, 20:30.

[2] Convenio sobre Aviación Civil Internacional, *Preámbulo*, firmado el 07 de diciembre de 1944.

Con el Convenio de Chicago se crea la Organización de Aviación Civil Internacional conocida por sus siglas en español como OACI, o en ingles ICAO, dicho ente es el encargado de promover una eficiente aviación, otorgando una serie de lineamientos que con el paso del tiempo han ido evolucionando.

La contaminación acústica producto de la actividad aeronáutica, con los años ha pasado de ser una característica de la aviación (ruido de los aviones), ha convertirse en un compromiso de la OACI, para su reducción.

1.- Capítulo I Antecedentes

Para efectos de una mejor comprensión y en busca de obtener criterios seguros es primordial conceptualizar lo que se entiende por sonido y a su vez por ruido, básicamente el ruido es un sonido no deseado.

En 1951 la "American Standards Association" definió al ruido como: "todo sonido no deseado". Más adelante Rene Chocholle, en 1956, lo definió en el vocabulario de acústica del Comité Ekcfrómco Francés, como todo fenómeno acústico productor de una sensación auditiva desagradable o molesta.

Martin Cuesta Álvarez en su obra: “Ruido y estampido sónico” nos otorga una concepción más vinculada al mundo de la aviación definiendo al ruido como: “un sonido indeseado y se considera de dos formas diferentes:

- Representa una forma de la energía que puede ser medida por equipos especiales de medición acústica.
- Es un fenómeno que puede ser detectado por el oído y, por lo tanto, sometido a interpretaciones fisiológicas y psicológicas.[3]

La OACI como principal órgano regulador de la aviación civil a lo largo de su historia se ha encargado de establecer políticas uniformes para el óptimo desarrollo de la aviación civil, es importante recordar que la contaminación acústica no fue un tema de mayor interés cuando se creó la OACI, sin embargo con el paso del tiempo y una vez que dicha organización adquiere mayor relevancia en el campo internacional se empiezan a ver los primeros pronunciamientos ante dicho problema acústico. “La importancia de las

[3] Martin Cuesta Álvarez*, Ruido y estampido sónico,* editorial paraninfo, especial atención al ruido de aeronaves Pagina 52.

cuestiones relativas al ruido y otros problemas ambientales para la industria aeronáutica han aumentado considerablemente a partir de finales del decenio de 1960, cuando la OACI comenzó a interesarse en los asuntos relacionados con el medio ambiente".[4]

En septiembre de 1968 la Asamblea de la OACI en su 16º periodo de sesiones que tuvo lugar en la ciudad de Buenos Aires en su resolución; A16-3: ***Ruido producido por las aeronaves en la proximidad de los aeropuertos*** (lo resaltado es mío), en una de sus resoluciones establece:

> "3) que incluya en los Anexos y demás documentos pertinentes, existentes y posiblemente en un anexo independiente dedicado al ruido, textos legales como la descripción del ruido de las aeronaves y los métodos para la medición del mismo, así como las limitaciones que convendría imponer al ruido producido por las aeronaves que afecta a las poblaciones situadas en las en la proximidad de los aeropuertos."[5]

Para dar cumplimiento a la resolución A16-3 de la Asamblea, se celebró en la ciudad de Montreal 1969 una conferencia especial sobre el ruido producido por las aeronaves en las proximidades de los aeródromos. El 02 de abril de 1971 se da la primera enmienda al Anexo 16 de la Convención de Chicago de 1944, luego de cinco reuniones del comité sobre ruido producido por las aeronaves, el 11 de mayo de 1981 la OACI decide dar el nombre al anexo 16 denominándolo protección del medio ambiente el cual consta de II volúmenes llamados:

- Volumen I – Ruido de las Aeronaves.
- Volumen II – Emisiones de los motores de Aeronaves.[6]

[4] Revista OACI Septiembre de 1999, La OACI ante los complejos y variados problemas del medio ambiente, ruido y emisiones Pagina 05.
[5] Resolución A16-3: Ruido producido por las aeronaves en la proximidad de los aeropuertos, 16º periodo de reuniones OACI, septiembre de 1968, Buenos Aires.
[6] Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Protección del medio ambiente, Quinta edición, julio de 2008

1.1.- Situación Nacional

El tema de la contaminación acústica aeronáutica se lo tratara más adelante en un capitulo por separado, donde se abordara el tema, sin embargo resulta necesario en este capítulo señalar los avances del Derecho Aeronáutico Ecuatoriano a lo largo de su corta historia, al no tener mayor bibliografía sobre este tema, resulta de suma utilidad la obra del autor ecuatoriano Luis. E. Yanes que se titula Derecho Aeronáutico Ecuatoriano, dicha obra recorre la normativa aeronáutica ecuatoriana desde sus orígenes hasta los inicios de la década de los ochenta, con el objetivo de señalar los más importantes momentos para la legislación aeronáutica ecuatoriana, establecemos una pequeña cronología de la aviación ecuatoriana y su legislación:

- La propuesta de creación para la primera Escuela de Aviación en Ecuador, por Decreto con fecha 27 de Octubre de 1920, publicado en el Registro Oficial Nº 51 del 6 de Noviembre de 1920, la creación de la escuela que estuvo a cargo del Poder Ejecutivo, se dio en la ciudad de Guayaquil.

- Elia Liut[7] el 04 de noviembre de 1920, realiza el histórico vuelo a Cuenca, partiendo desde Guayaquil en la aeronave denominada "El Telégrafo". El trayecto entre estas dos ciudades se dio en un tiempo de dos horas y veintiún minutos, dándose así el primer vuelo dentro del territorio Ecuatoriano, que atravesó la cordillera andina.

- El Poder Ejecutivo haciendo uso de la facultad concedida un año atrás, el 05 de Junio de 1921 y su debida publicación del Registro Oficial con fecha 07 de Junio del mismo año, crea la Escuela de Aviación en la Provincia del Guayas, con el objetivo principal de formar Pilotos Aviadores, Aeronautas, Hidra-aviadores, mecánicos y aviadores.

[7] Se recomienda leer la publicación de diario El hoy, con fecha 15 de Mayo de 1992 titulada Elia Liuth: Heroe de la Aviación, se la puede obtener de manera digital en la siguiente dirección electrónica: www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/elia-liut-heroe-de-la-aviacion-54805-54805.html

- En 1921 con el Decreto del 30 de Marzo, publicado en el Registro Oficial 302 del 15 septiembre del año en mención, se establece la organización de la Escuela de Aviación y los requisitos de admisión para los alumnos[8], (pero de la información obtenida del Registro Oficial en esta fecha únicamente se revela que se nombra Cirujano ad honorem de la Escuela de Aviación de Guayaquil al señor Doctor Carlos Federico Espinosa).

- El 8 de Octubre del mismo año, por medio de otro Decreto se da la formación del ramo aeronáutico de la Defensa Nacional, además se designa al Poder Ejecutivo la competencia para reglamentar lo relativo a la aviación.

- El Decreto Ejecutivo en el mes de Julio de 1925, se adscribe oficialmente al Ministerio de Guerra y Marina, todo lo relacionado con la aviación, la cual hasta entonces era adscrita a una división especifica del gobierno.

- El 28 de marzo, 14 de mayo y 1 de septiembre de 1930 se expiden Decretos relacionados con la infraestructura aeronáutica en nuestro País, es importante resaltar que este último Decreto es el cual autoriza la compra de unos terrenos por el sector de Cotocollao para la creación de un aeropuerto en la ciudad de Quito siendo este el actual aeropuerto de la ciudad, conocido como Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

- El Decreto publicado en el Registro Oficial Nº 224, del 14 de julio de 1932, por el cual se aprobó el Reglamento de Navegación Aérea siendo este el primero dictado en nuestro País.

- *Se* da la ratificación por parte de Ecuador la Convenciones de la Habana de 1928 y de Buenos Aires 1935, con su debida publicación en el Registro Oficial Nº 247 del 23 de Julio de 1936.

[8] El dato proporcionado por Luis E Yánez no coincide con lo establecido por el Registro Oficial de la fecha mencionada, por lo que se hizo una corrección.

- Por el Decreto del 24 de enero de 1936, se prohibieron las construcciones cercanas a los aeropuertos. En 1936 se aprueba el Reglamento Interno para los aeropuertos de la República, que luego fue derogado por la primera Ley de Aviación Civil[9].

- La primera Escuela de Aviación de carácter estrictamente civil se crea por el Decreto del 26 de marzo de 1942, siendo Presidente el señor Dr. Arroyo del Río.

- El 9 de agosto de 1946 se crea la Dirección de la Aviación Civil adscripta a la Comandancia General de la Aeronáutica. Poco tiempo después, el 4 de diciembre de 1951 se crea la Junta de Aviación Civil Ecuatoriana, adscripta al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a la cual se le otorga como organismo ejecutivo, la Dirección General de Aviación Civil[10].

- La creación de la Escuela Técnica de Aviación Civil (ETAC) como dependencia de la DGAC, se la da el 18 de Marzo de 1966, en el Registro Oficial Nº 714, se encarga de impartir la enseñanza especializada en mantenimiento de radio y control de tránsito aéreo y en éste mismo año se construyó en nuestro País la Comisión Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional.

- Mediante Registro Oficial Nº 32 del 05 de Agosto de 1970, se crea la Ley de Aviación Civil, la cual pasa a ser Derogada por el Decreto Supremo 236 publicado en el Registro Oficial Nº 509 de 11 de Marzo de 1974.

---

[9] Dr. Jorge W. German R, *El Derecho Aeronáutico en nuestro país*, http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2406:el-derecho-aeronaaacuteutico-en-nuestro-paaiacutes&catid=24:derecho-aeronautico&Itemid=420, Acceso: 27 de Julio 2010, 19:30

[10] Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, *Historia de la Dirección General de Aviación Civil,* http://www.dgac.gob.ec/Espa%c3%b1ol/Paginas/Historia.aspx, *Acceso:1de Agosto del 2010, 19:55*

- El 14 de julio de 1978, Mediante decreto Supremo se expide el Código Aeronáutico, con 276 artículos.

- El 11 de enero del 2007 del Registro Oficial Nº 435 Suplemento Especial, se da la Codificación tanto al Código Aeronáutico, como a la Ley de Aviación Civil, manteniéndose vigentes hasta la actualidad.

1.2.- Situación Internacional

Revisar en su totalidad la manera como los demás países del mundo enfrenta la contaminación acústica, sería motivo suficiente para la realización de una sola tesis, puesto que la OACI, cuenta en la actualidad con más de 190 países miembros.

A manera de introducción en el ámbito internacional y con el objetivo de tener una mejor perspectiva sobre este trabajo, mostramos como el Japón afronta la contaminación ambiental, se hace una reseña del trabajo desarrollado por la OACI, en los últimos años, este subcapítulo no pretende señalar la normativa a nivel mundial, pues lo que se busca por ahora es enfocar al lector dentro del entorno mundial para la reducción de la contaminación acústica, desde varios puntos de vista, entrevistas, reuniones, conflictos, desarrollos tecnológicos, nuevos enfoques para mitigar el ruido y demás lineamientos creados en su mayoría por la OACI.

Más adelante se revisara la contaminación acústica desde un punto de vista legislativo aeronáutico, ya sea por el trabajo desarrollado por la OACI, como la aplicación de normas aeronáuticas por parte de España y Argentina.

1.2.1.- La contaminación acústica aeronáutica del Japón, en la década de los años sesenta y setenta

En la obra: "ruido la nueva amenaza" de la autora Lucy Kavaler, su capítulo 10 cita específicamente el caso del Japón bajo el título: *"Los peores ruidos con las mejores leyes",* en este capítulo a mas de analizar el ruido bajo una óptica global es decir, la contaminación acústica producida por construcciones, vehículos, presenta un corto análisis de las leyes japonesas sobre ruido, dando énfasis a: "Ley básica para el control de la contaminación ambiental" esta ley fue aprobada en 1971, sobre esta ley la autora comenta, que se estableció la dependencia nacional encargada de todos los aspectos vinculados con la contaminación incluso el ruido.

En lo referente al tema de este trabajo Lucy Kavaler expresa lo siguiente: No obstante, y con todas las dificultades que presentan para su control, el ruido de tránsito y el industrial no pueden compararse siquiera con el causado por los aviones. La escasa superficie del país, unida a la gran cantidad de vuelos que tienen que hacerse por razones comerciales y de desplazamiento, hacen que el problema sea todavía más agudo que en otras partes del mundo[11].

Como evidencia la autora, el problema acústico aeronáutico del Japón ya para esas épocas se lo consideraba como una gran molestia sin embargo en la misma obra la autora menciona los patrones que siguieron el pueblo y las autoridades japonesas para dar solución a dicho problema. Tal es el caso del aeropuerto de Itami, donde se construyó un consejo cooperativo, el cual dispuso entre otras cosas establecer una suerte de toque de queda nocturno. "En consecuencia, están prohibidos allí los vuelos nocturnos, con la sola excepción de ocho aviones de correo. Cuando un avión pide allí pista, aunque

[11] Lucy Kavaler, Ruido: La nueva amenaza, ediciones tres tiempos 1977, pg. 144

no sea más que por un minuto después de las 22:30, tropezara indefectiblemente con una negativa, y se verá forzado a Tokio"[12].

Otra vía para la mitigación del ruido que la autora cita en su obra es un subsidio que otorga el estado Japonés a las familias o fábricas, que expresen su deseo de alejarse de algún aeropuerto. De la misma manera por medio de subsidios el gobierno ha concedido a centros educativos, oficinas públicas y hospitales con el objeto de instalar dispositivos que mitiguen el ruido originado por la actividad aeronáutica.

Pese a todas estas medidas adoptadas por los órganos gubernamentales competentes, la colectividad japonesa no se encontró satisfecha y en la obra de Lucy Kavaler se nombra el caso de la ciudad de Kawanishi, cerca de Itami, donde se ínsito a los escolares a escribir composiciones donde expresaran que efecto les producía el ruido de las aeronaves, estas compilaciones se compilaron en un libro con el título "No tobanaide" (Basta de vuelos).

Es evidente que la realidad Japonesa contrasta mucho con la nuestra, pero es importante rescatar la preocupación de las autoridades de esa época por el problemas del ruido, y como la población ejerce presión a sus autoridades, para de esta manera obtener mejores leyes y sobre todo inculcar a los escolares una cultura del no ruido.

[12] Lucy Kavaler, Ruido: La nueva amenaza, ediciones tres tiempos 1977, pg. 144

1.2.2.- Perspectivas de la OACI en los últimos once años

La Organización de Aviación Civil Internacional, periódicamente en su página web y por medio de su revista, publica información proveniente de la actividad aeronáutica civil en cualquier parte del mundo, para una mayor comprensión del problema acústico aeronáutico y el papel protagónico que dicha organización ha venido desarrollando en torno a este tema, a continuación se presenta una investigación de los últimos once años de publicaciones de la revista OACI, enfocadas exclusivamente al ruido aeronáutico.

Para una optima comprensión se ha revisado cada revista de la OACI, y se ha organizado año por año desde el 2000 hasta la última revista del año 2010, cabe señalar que la OACI publica un promedio de 6 revistas anuales, existiendo años en los cuales los artículos sobre contaminación acústicas se publican en gran cantidad por lo que se ha procedido a resaltar lo más significativo, de dichos años y al final de cada año se da una síntesis.

1.2.2.1.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2000

El Presidente del Consejo se reúne con dirigentes en Italia[13]

El Presidente del Consejo de la OACI Dr. Assad Kotaite visito Italia del 2 al 8 de abril para mantener varias reuniones con dirigentes gubernamentales e industriales. Se analizó una amplia gama de temas, entre ellos la privatización de aeropuertos y servicios de navegación aérea (ANS), ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, asuntos de medio ambiente incluyendo el ruido de las aeronaves, la protección del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas, la normalización de ANS en el espacio aéreo de la región balcánica y el programa de cooperación técnica de la OACI[14].

[13] Nota: los títulos de cada artículo se pondrán con negrita y cursiva para una mayor identificación.
[14] Revista de la OACI volumen 05 Año 2000 numero 05 pg. 24

La OACI al día.

El Presidente del Consejo pronuncia una alocución en el periodo de sesiones trienal de la CEAC[15] y cita importantes adelantos en los servicios de tránsito aéreo la protección de la aviación, un campo en el que varias iniciativas de la CEAC han impulsado la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI; y la protección del medio ambiente, tema delicado en el que se abordan los problemas del ruido y las emisiones[16].

Futuro aeropuerto "verde" utilizara vigilancia ambiental integrada de 24 horas.

La construcción del nuevo aeropuerto de Seúl (República de Corea) se lleva a cabo con un cuidadoso cumplimiento de un acuerdo de evaluación de consecuencias ambientales, con el desarrollo paisajista como extensión del escenario natural y la elaboración de un sistema integrado de vigilancia ambiental para brindar protección de las zonas vecinas durante todo el día.

La gente cobra cada vez más conciencia del medio ambiente y de la necesidad de vigilarlo y administrarlo eficazmente para evitar daños ecológicos.

El Aeropuerto de Inchon[17] ha tratado de establecer un elevado estándar como aeropuerto de orientación ecológica desde su planificación inicial. El problema del ruido se resolvió fácilmente cuando el gobierno decidió construir el Aeropuerto de Inchon en Youngiong-do, una isla a 15 km del puerto de Inchon y de tierra firme. Además, las pistas están orientadas para minimizar el ruido, realizándose las salidas y aproximaciones sobre el mar[18].

Síntesis del año 2000

El año 2000, entre las nueve publicaciones que realizo la OACI, tenemos tres reportajes en los cuales se tocó el tema del ruido aeronáutico. La visita del presidente del Consejo a

[15] CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil) por sus siglas en español, en la actualidad consta de 44 países miembros, trata problemas de la comunidad Europea siendo parte integral de la OACI, para mayor información se recomienda revisar su sitio web: www.ecac-ceac.org/
[16] Revista de la OACI volumen 05 Año 2000 numero 06 pg. 41
[17] Para mayor información sobre el aeropuerto de Inchon se recomienda visitar las siguientes páginas web: http://www.airport.kr/eng/airport/
http://www.viajesyturistas.com/aeropuerto-internacional-de-inchon-en-corea-del-sur/
[18] Revista de la OACI volumen 55 Año 2000 numero 09 págs. 15 y 28.

Italia para tratar varios temas entre unos de ellos el relacionado con el ruido aeronáutico, de la misma manera que sucedió en Italia el presidente del Consejo en el periodo trienal de sesiones de la CEAC manifiesta su preocupación ambiental y específicamente el ruido y la emisiones aeronáuticas, el aeropuerto de Inchon en la República de Corea del Sur, por sus características y ubicación alejada de la población constituye uno de los referentes para la mitigación del ruido aeronáutico a nivel mundial.

1.2.2.2.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2001

El CAEP recomienda medidas adicionales para reducir el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores.

Una reunión de un comité de expertos en la esfera del medio ambiente y la aviación, celebrada en la Sede de la OACI en Montreal del 8 al 17 de enero, ha recomendado normas más estrictas sobre el ruido y nuevos procedimientos en materia de emisiones. La amplia serie de recomendaciones formuladas por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) será considerada por el Consejo de la OACI en un futuro próximo, y se prevé que ciertos aspectos sean tratados en el transcurso de la Asamblea de la OACI a celebrarse este otoño[19].

El boletín de la Organización de Aviación Civil Internacional

En su volumen 56 Numero 04 del 2001 esta edición se titula: Protección del medio amiente, siendo una publicación dirigida exclusivamente a la reducción del ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, a continuación expongo los 8 encabezados de los artículos de dicha revista:

1. Los expertos preparan una nueva estrategia para atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.
2. Un plan de homologación más severo para nuevos tipos de aeronaves introducirá el concepto de límite de ruido acumulado.

[19] Revista de la OACI volumen 56 Año 2001 numero 01 pg. 30.

3. La OACI ha establecido un marco para la rehomologación de las aeronaves según un nuevo límite de ruido.
4. Un programa de computadora desarrollado para evaluar las opciones de atenuación del ruido podría utilizarse para otros problemas ambientales.
5. La solución del problema del ruido exige equilibrio en las medidas correspondientes, de modo que el progreso logrado no perjudique a la aviación.
6. La oposición pública al desarrollo destaca la necesidad de resolver el problema del ruido imponiendo restricciones a las operaciones de las aeronaves.
7. Las medidas operacionales para reducir el consumo de combustible son sumamente importantes para las líneas aéreas.
8. Los incentivos económicos constituyen un método innovador para reducir las emisiones de gases de efecto de invernadero[20].

Crónica anual de aviación 2000

En la OACI, los aspectos salientes del último año incluyeron la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSConf 2000), reunión a la que concurrieron más de 600 participantes de 113 Estados y 22 organizaciones internacionales de aviación. Al término del año, la OACI había adoptado una nueva política de imposición de derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea. En la esfera de la protección del medio ambiente, la Organización continúo otorgando alta prioridad a la formulación de una nueva norma relativa al ruido más severa que la actual del Capítulo 3, y prosiguió explorando igualmente la cuestión de las restricciones operacionales para las aeronaves del Capítulo 3. Continúo también la labor sobre opciones de políticas para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto de invernadero de la aviación civil[21].

Síntesis del año 2001

Sin duda alguna el 2001 fue uno de los años más productivos para la OACI para la mitigación acústica, bastaría con revisar la cuarta edición de este año para entender que

[20] Revista de la OACI volumen 56 Año 2001 numero 04.
[21] Revista de la Oaci volumen 56 número 6 del año 2001 pg. 12

el problema acústico producido por la actividad aeronáutica es un tema de suma importancia dentro de la OACI, además de las recomendaciones que hizo la CAEP (Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación), en la última edición del año 2001 la revista OACI hace un recuento sobre lo que fue la 33º asamblea de la OACI celebrada entre el 25 de septiembre al 05 de octubre, en la cual se cita los extractos de las presentaciones que hicieron algunos de los representantes de los países miembros tales como Armenia, Camerún, Eslovaquia, Rusia, Indonesia, Colombia, Kenya y demás mostraron su interés y compromiso en la contaminación acusica, junto con el trabajo que la OACI lo viene desarrollando a lo largo de los años.

1.2.2.3.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2002

El Presidente del Consejo visita tres continentes

El Presidente del Consejo de la OACI, Dr., Assad Kotaite, visito los Estados Unidos, Francia y Pakistán en abril y mayo para reunirse con dirigentes gubernamentales y de la industria sobre diversos asuntos relacionados con la aviación.

El gobierno de EUA expreso su aprecio al Presidente del Consejo por el papel conciliador que desempeño al resolver las controversias entre los Estados Unidos y 15 Estados miembros de la Unión Europea sobre la utilización de los equipos de readaptación de motores a fin de lograr el cumplimiento de las normas internacionales relativo al ruido.

Durante su visita a Francia (26-29 de abril), el Dr. Kotaite se reunió con el Secretario General del Ministerio de Relaciones Exteriores y mantuvo conversaciones con el Subsecretario General del mismo ministerio, así como con funcionarios superiores y asesores, entre los cuales el Director General de Aviación Civil, sobre auditorias de la seguridad de la aviación, el seguro por riesgo de guerra, el ruido de los motores de las aeronaves y el IFFAS.[22]

La OACI publica nuevos procedimientos de salida con atenuación del ruido.

[22] Revista de la OACI volumen 57 Año 2002 numero 04 pg. 24.

Una reciente enmienda de los PANS-OPS[23] contiene disposiciones para un enfoque más flexible del diseño de procedimientos de atenuación del ruido, permitiendo que las operaciones se adapten más a las necesidades de cada aeropuerto manteniendo el nivel requerido de seguridad[24].

Síntesis del año 2002

Las publicaciones del año 2002 pese a ser únicamente dos, revisten de una gran importancia para la aviación y específicamente el tema de esta investigación pues el primer artículo nos habla del impase suscitado entre los Estados Unidos de Norteamérica y 15 Estados miembros de la Unión Europea ya que dichos países buscan imponen estándares de ruido superiores a los que mantiene Estados Unidos, por lo que la OACI a través de su presidente del Consejo actuó como mediador para resolver de la mejor manera dicho conflicto, de la misma manera la enmienda que realiza la OACI por medio del documento 8168, modifica los PAN-OPS, es decir los procedimientos operacionales en aras de obtener una reducción al ruido aeronáutico.

1.2.2.4.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2003

Una información geográfica de alta calidad facilita la planificación aeroportuaria, Randall J. Murphy Grafton Technologies (Estados Unidos)

Los adelantos en la tecnología espacial, incluso la reciente comercialización de imágenes de alta definición por satélite ofrecen una fuente de datos que los aeropuertos pueden usar de modo rentable para crear o actualizar los mapas de aeródromos.

El aeropuerto internacional Hartsfield de Atlanta[25], por ejemplo, emplea el GIS[26] para ayudar a controlar el impacto del ruido de las aeronaves que salen sobre las comunidades vecinas[27].

[23] PANS-OPS (Procedimientos para la Navegación Aérea Servicios, consiste en el documento 8168 de la OACI, un documento de 850 páginas donde se establecen procedimientos de aterrizaje, despeje y demás para mitigar el ruido de las aeronaves, para obtener el documento de forma digital se sugiere ingresar a la página web: http://portal.aerocivil.gov.co/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=7975364.PD

[24] Revista de la OACI volumen 57 Año 2002 numero 08 pg. 23.

[25] Para mayor información sobre el aeropuerto de Atlanta se recomienda visitar la siguientes página web: www.atlanta-airport.com

El Presidente del Consejo visita Washington para reunión de la IATA

El Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Assad Kotaite, estuvo en Washington, D.C., del 1 al 3 de junio para concurrir a la 59 a Asamblea general anual de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), cuyo tema era la crisis que afrontaba la industria.

Durante su estadía en Washington, el Dr. Kotaite, acompañado del Representante de los Estados Unidos en el Consejo, se reunió con funcionarios del Departamento de Estado de EUA respecto de las negociaciones en curso para dirimir las diferencias entre los Estados Unidos y 15 Estados miembros de la Unión Europea sobre la utilización de los equipos para la atenuación del ruido de los motores a fin de cumplir con las normas internacionales relativas al ruido[28].

Crónica anual de aviación civil del 2002

Los Estados continuaron ocupándose de los problemas ambientales relacionados con la aviación, entre los acontecimientos de consideración figura la adopción por parte de los legisladores europeos de reglas y procedimientos relativos a la introducción de restricciones relacionadas con el ruido en las operaciones en aeropuertos de comunidades, teniendo en cuenta el "enfoque equilibrado" en materia de gestión del ruido de las aeronaves adoptado por la Asamblea de la OACI en 2001[29].

Síntesis del año 2003

Las tres publicaciones del año 2003 nos muestran en su primer artículo como la tecnología puede ayudar de una manera eficaz en la mitigación del ruido aeronáutico, tal es el caso del Aeropuerto Internacional de Atlanta. De la misma manera el segundo artículo nos habla del seguimiento que realizo la OACI para superar el problema derivado

---

[26] GIS o su traducción al español SIG. Un sistema de información geográfica (SIG) nos permite ver, comprender, cuestionar, interpretar y visualizar los datos en muchos aspectos que revelan las relaciones, patrones y tendencias en forma de mapas, globos terráqueos, informes y gráficos. Para mayor información se recomienda visitar su página web http://www.gis.com/
[27] Revista de la OACI volumen 58 Año 2003 numero 003 págs. 26 y 28.
[28] Revista de la OACI volumen 58 número 05 del 2003 Pg. 26
[29] Revista de la OACI volumen 58 Año 2003 numero 06 pg. 08.

de la utilización de equipos para la reducción del ruido, problema suscitado entre los Estados Unidos de Norteamérica y Estados miembros de la Unión Europea. La crónica anual del año 2002 nos habla sobre un enfoque equilibrado para la mitigación del ruido, el mismo que se adoptó en la asamblea del 2001 y que empieza a tener efecto en esos tiempos.

1.2.2.5.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2004

La labor relativa a la protección del medio ambiente refleja la necesidad de equilibrar muchos factores, Jane Hupe Secretaria de la OACI

De acuerdo con un estudio sobre la evolución del impacto del ruido de las aeronaves y predicciones actualizadas de las tendencias del ruido según los pronósticos más recientes respecto al tráfico, se considera que en los años venideros será menor el número de personas incomodadas por el ruido cerca de aeropuertos que el estimado anteriormente. Según estas mismas predicciones, la población afectada podría disminuir casi un 30% mundialmente antes de 2006 en comparación con la última predicción del CAEP planteada en enero de 2001.

Esta disminución mundial de la exposición al ruido puede atribuirse al retiro acelerado de los aviones más viejos así como a la reducción prevista en las operaciones de los grandes reactores de transporte[30].

Informe sobre el último trienio refleja la visión de la OACI para el futuro

Los logros de la Organización desde 2001 que se presentan a la 35 ° Asamblea de la OACI reseñan los planes que la guiarán en el camino hacia las metas de los creadores del Convenio de Chicago.

En la esfera de la gestión del ruido, el CAEP presento textos de orientación sustanciales para asistir a los Estados en la aplicación de un "enfoque equilibrado" para la gestión del ruido. Dicho enfoque fue adoptado por el 33º periodo de sesiones de la Asamblea en 2001 y constituye un factor clave que ayude al Consejo de la OACI a solucionar una controversia entre los Estados Unidos y 15 Estados miembros de la Unión Europea con respecto a las aeronaves provistas de equipo para la atenuación del ruido. La exitosa

[30] Revista de la OACI volumen 59 Año 2004 numero 05 pg. 04

conclusión de esas negociaciones simboliza la determinación de los Estados de lograr la máxima compatibilidad entre la salud financiera de las empresas de transporte aéreo, la calidad de vida y la protección del medio ambiente.

La mayor presencia de organismos de las Naciones Unidas en el proceso del CAEP de este año subraya la función de liderazgo y las responsabilidades de la OACI en el ámbito de la aviación y la protección del medio ambiente[31].

Síntesis del año 2004

Los dos artículo publicados en las revistas OACI del año 2004 nos traen a la palestra la actividad que desarrolla el CAEP (Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación) organismo creado por la OACI con el fin de promover el cuidado del medio ambiente en la aviación, también se busca llegar a un punto de equilibrio entre la salud financiera de las aerolíneas versus la calidad de vida las personas y el medio ambiente.

1.2.2.6.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2005

La vigilancia mediante voluntarios aumenta el esfuerzo de protección en los aeropuertos principales.

JACQUES BRUNELLE, REAL POLICÍA MONTADA DE CANADA

La presencia de observadores voluntarios cerca de los aeropuertos puede ayudar a prevenir infracciones a la seguridad e incluso reducir la incidencia de delitos. En el Canadá, los programas de vigilancia con voluntarios han recibido el respaldo de la policía y de las autoridades aeroportuarias.

Ostentan la insignia de la autoridad aeroportuaria y tienen el nombre del programa estampado con letras reflejantes en la espalda. Dicho apoyo es importante dado que los aeropuertos a menudo están en conflicto con las comunidades locales sobre problemas como el ruido de las aeronaves. Más recientemente, la Dirección de seguridad del transporte aéreo de Canadá (CATSA), que es responsable de las operaciones de inspección en 89 aeropuertos, ha convenido en apoyar varios grupos de voluntarios

[31] Revista de la OACI volumen 59 Año 2004 numero 09 págs. 12 y 15.

financiando indumentaria y otros artículos que ostentan la insignia respectiva del grupo de vigilancia[32].

Nueva norma OACI para reducir emisiones NOx

La OACI adopto nuevas normas para las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO ×) con niveles 12% más severos que los establecidos anteriormente en 1999. Las normas fueron aprobadas por decisión unánime de los 36 miembros que componen el Consejo de la OACI, órgano rector de la Organización, haciéndolas aplicables a partir de 2008.

La alocución del Presidente se concentró en las políticas y actividades de la OACI en Io relativo al ruido de las aeronaves y a las emisiones de los motores de las mismas. Destaco que la OACI busca formular en Io posible soluciones sobre una base mundial armonizada, pero que también era necesaria la flexibilidad[33].

Ceremonia del Cincuentario de la CEAC destaca logros y estrecha cooperación con la OACI

El Presidente del Consejo se dirigió a la reunión de la CEAC desde una perspectiva excepcional por haber concurrido al primer periodo de sesiones del organismo regional en noviembre de 1955 como observador de su país de origen, el Líbano.

Observo cómo han cambiado en el correr de los años los desafíos que enfrenta la aviación civil y como, en los primeros años de la CEAC, el ruido no era un tema importante, no había duda sobre la calidad del aire, y no había actos de terrorismo que amenacen la seguridad de los viajeros[34].

Síntesis del año 2005

Las tres publicaciones que realiza la OACI en sus revistas correspondiente al año 2005, en su primer artículo nos muestra como en Canadá, las autoridades otorgan representación a la colectividad como una manera de compensar los problemas ocasionados por la contaminación acústicas a las personas aledañas de los aeropuertos,

[32] Revista de la OACI volumen 60 Año 2005 numero 01 págs. 15 y 16
[33] Revista de la OACI volumen 60 Año 2005 numero 02 pg. 26
[34] Revista de la OACI volumen 60 Año 2005 numero 05 pg. 38.

la contaminación acústica viene de la mano de las emisiones de oxido de nitrógeno por lo que la OACI al reducir por medio de normas los niveles de contaminación atmosférica también disminuye los niveles de contaminación acústica, es así que la OACI de manera unánime en su Consejo adopto normas más severas que se aplicaran desde el año 2008. Con motivo de celebrarse los 50 años de creación del CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil), se llevó una ceremonia en la cual por medio de un discurso el presidente de dicho organismo en la cual haciendo una retrospectiva de las actividades que ha desarrollado el CEAC en toda su vida institucional es evidente que en la actualidad se da especial importancia al tema del ruido aeronáutico, un problema que en los orígenes del CEAC no revestía de importancia y que en la actualidad es una de las mayores preocupaciones de la aviación.

1.2.2.7.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2006

Los círculos académicos están explorando enfoques innovadores para lograr vuelos "silenciosos"

Colaborando con la industria, investigadores universitarios esperan concebir un diseño de aeronaves cuyos motores y células tengan un ruido imperceptible en los entornos urbanos de los aeropuertos.

El enfoque de la SAI abreviatura de: (Iniciativa de aeronaves silenciosas por sus siglas en ingles), fue comenzar con la meta de una reducción radical del ruido como criterio principal de diseño y definir, a nivel conceptual, el tipo de aeronave y sistema de motor que podría lograr este objetivo.

La comunidad de la aviación ya ha fijado metas de atenuación del ruido. Lo que la SAI pretende es una reducción más intensa al punto que el ruido de una aeronave sería imperceptible por las personas que viven en un entorno urbano alrededor de los aeropuertos.

El Equipo de operaciones se concentra en los modos de reducir el ruido cambiando los procedimientos de despegue y aproximación. Por último, los investigadores de los aspectos económicos analizan tanto escenarios normativos en virtud de los cuales las aeronaves satisfarían un estudio de caso desde el punto de vista de las líneas aéreas, y

los beneficios posibles para la economía del Reino Unido, tanto a nivel nacional como regional[35].

La cooperación mundial es la clave para progresar, destaca el Presidente del Consejo.

En una reunión de la IATA sobre aviación y el medio ambiente en Ginebra a fines de abril, el tema destacado fue nuevamente el de las soluciones cooperativas. Señalando que los adelantos tecnológicos que resultan en una mejor eficiencia del uso del combustible se han visto hasta ahora compensados por el crecimiento del tráfico, el Dr. Kotaite dijo a los participantes en la Segunda Cumbre de la Aviación y el Medio Ambiente que "debemos proseguir nuestra labor sobre los mejoramientos técnicos y operacionales que aportarán continuas reducciones graduales del ruido y de las emisiones"[36].

El Consejo de la OACI se despide de su presidente de tantos años

Trabajador incansable de la aviación civil internacional, son numerosos los elogios que recibe Assad Kotaite por el consenso armonioso que deja tras de sí como líder incontestable y eficaz.

Hace medio siglo, un joven abogado del Líbano llegó a Montreal para asumir un cargo en la Sede de la OACI como representante de su país. El Dr. Assad Kotaite viajó a su nuevo puesto en un avión de línea propulsado por motores de émbolo.

A continuación se expone un extracto de la entrevista que le realizaron:

En retrospectiva, ¿describiría usted los desafíos actuales como más complejos o más urgentes que los del pasado?

Puedo decir sin vacilación que los desafíos de hoy son mucho más exigentes. Por ejemplo, en el Convenio de Chicago no hay actualmente ninguna referencia a la protección o al medio ambiente, y estos aspectos plantean ahora importantes problemas. El desafío más grande se relaciona con el crecimiento. Las líneas aéreas transportaron el año pasado dos mil millones de pasajeros, y este año el crecimiento medio debería ser de alrededor del 5%. Si esto continúa, en 2015 tendremos que manejar unos 2 800 millones

[35] Revista de la OACI volumen 61 Año 2006 numero 01 pg. 24.
[36] Revista de la OACI volumen 61 Año 2006 numero 03 pg. 25.

de pasajeros. Pero ese crecimiento tiene un impacto negativo sobre el ambiente, así es que debemos trabajar duro para minimizar el impacto de la aviación civil para el medio ambiente. Aunque la aviación contamina mucho menos que otras industrias, el problema con la aviación es que es muy visible. Las aeronaves sobrevuelan nuestras casas y oímos el ruido. Uno no oye el ruido de las industrias que están produciendo mucha más contaminación, y muchísimo bióxido de carbono.

La OACI, junto con la industria de la aviación, ha avanzado mucho en materia de medio ambiente, estableciendo un anexo especial al Convenio de Chicago. Ahora contamos con una política en lo que atañe al ruido, la aproximación equilibrada, que está reduciendo el efecto del ruido en áreas pobladas próximas a aeropuertos.

Otro problema ambiental, las emisiones de los motores, es muy delicado y complejo, pero la OACI está trabajando muy activamente sobre este asunto. Deberíamos poder contar con el desarrollo de la tecnología y al mismo tiempo en mejorar la gestión del tránsito aéreo. La OACI está obrando con muy buenos expertos[37].

Síntesis del año 2006

De la misma manera que el año anterior la OACI en tres artículos, continua tratando la contaminación acústica, el primer artículo nos habla de lo que se conoce como ruido en la fuente, es decir el que producen necesariamente los aviones para lograr su actividad, por lo que un grupo de científicos está buscando maneras de producir aviones completamente silenciosos y de esta manera reducir en su mayoría la contaminación acústica. De la misma manera el segundo artículo nos habla del mensaje que otorga el presidente del consejo a los demás Estados llamando a elaborar un trabajo mancomunado para así obtener un mejor desarrollo de la aviación en todos sus aspectos, el ultimo articulo de este año reviste de una mayor importancia en este trabajo pues una de las personas por la cual mi inspiración hacia el estudio de la legislación aeronáutica ha sido el presidente del Consejo de la OACI (Dr. Kotaite) una abogado libanes que ha sabido llevar por un buen rumbo la institucionalidad de la aviación, en la entrevista que se le realiza al termino de sus treinta años a cargo del Consejo de la OACI, se publica las medidas que se han tomado para tratar el tema ambiental y todas sus implicaciones, con la creación del anexo 16.

[37] Suplemento especial de la revista de la OACI volumen 61 número 04 del 2006.

1.2.2.8.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2007

LA OACI AL DÍA, Expertos recomiendan uso del comercio de derechos de emisión para la aviación.

Las directrices sobre el comercio de derechos de emisión elaboradas por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI en su séptima reunión celebrada en febrero estarán disponibles a los 190 Estados miembros de la Organización, como proyecto, hasta septiembre cuando esta compleja cuestión será discutida por el 36º Período de sesiones de la Asamblea.

Unos 250 participantes de todo el mundo asistieron a la reunión CAEP/7[38], del 5 al 16 de febrero, tratando diversos asuntos ambientales y produjeron varias recomendaciones basadas en la labor de expertos.

La reunión también produjo recomendaciones sobre las emisiones de motores de aeronave y el ruido de aeronaves, y las compensaciones entre estas medidas.[39].

El ruido y la calidad del aire local: nuestras autoexigencias

El cambio climático es el desafío que enfrentamos todos en la industria del transporte aéreo. Los aeropuertos deben considerar una gama de impactos ambientales, y no sólo las emisiones de co2. El ruido y la calidad del aire local son preocupaciones importantes para las poblaciones que viven en sus alrededores. Por consiguiente, mientras nos preparamos para el futuro, nuestro enfoque tiene en cuenta todos los parámetros del impacto ambiental.

Los aeropuertos reducen su huella ambiental

Los aeropuertos también están tratando un amplio aspecto de áreas programáticas, como la reducción de emisiones, programas de atenuación del ruido, uso de fuentes energéticas alternativas, terminales eficientes en energía, opciones para el transporte masivo hacia y desde el aeropuerto, mejor gestión de desechos, conservación de la fauna, incentivos de transporte para empleados y economías de energía para las aeronaves en puerta.

[38] Siglas en ingles de: ICAO Committee on Aviation Environmental Protection
[39] Revista de la OACI volumen 62 Año 2007 numero 02 pg. 29.

El aeropuerto Narita[40] de Tokio ha reducido con éxito su huella acústica introduciendo un incentivo económico en forma de derechos de aterrizaje diferenciados para las aeronaves más silenciosas basándose en el índice de ruido de ACI[41].

Síntesis del año 2007

Los dos artículos del año 2007 nos muestran el continuo trabajo que viene desarrollando el CAEP producto de su séptima reunión, buscando maneras de reducción en la contaminación acústica además de tratar otros temas ambientales, y el segundo artículo nos habla de la iniciativa privada de algunos aeropuertos y como ellos buscan maneras de reducción para la contaminación acústica, en una especie de autoexigencias, tal como lo hace el aeropuerto de Narita en Tokio quien busca en las flotas mas silenciosas otorgar un incentivo económico como manera de compensación ambiental.

1.2.2.9.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2008

Puesta en marcha del cielo único europeo:

El camino andado y los desafíos a enfrentar

Por David McMillan, Director General de EUROCONTROL

Si el crecimiento es señal de éxito, puede decirse que la industria europea del transporte aéreo conoce un éxito rotundo. La liberalización del mercado de la Unión Europea (UE) ha sido en gran medida responsable de un índice sostenido de crecimiento del orden del 4% anual, abaratando los billetes aéreos y ofreciendo a los ciudadanos de la UE una mayor variedad de opciones.

Los pasajeros aéreos, sin embargo, van cobrando mayor conciencia de que la aviación consume recursos no renovables, contribuye al fenómeno de cambio climático y es fuente importante de ruido y degradación de la calidad del aire local. (lo resaltado es mío)

El medio ambiente:

[40] Para mayor información sobre el aeropuerto de Narita se recomienda visitar la página web oficial del aeropuerto: www.narita-airport.jp/en/index.html
[41] Revista de la OACI volumen 62 Año 2007 numero 05 págs. 32 y 33

La gestión del tránsito aéreo puede ayudar de diferentes modos a reducir el efecto nocivo de la aviación en el medio ambiente: trazando rutas más eficientes que requieran menos combustible y generen menos emisiones, y colaborando con los procedimientos de despegue y aterrizaje con miras a reducir el ruido y las emisiones[42].

Estados Unidos y el cambio climático

Andrew Steinberg: Los cinco pilares "entrevista"

Actualmente es socio de la firma de abogados Jones-Day, Washington D.C., Andrew Steinberg fue Abogado Jefe en la Administración Federal de Aviación de 2003 a 2006 y luego Secretario Adjunto para aviación y asuntos internacionales en el Departamento de Transporte de EUA de 2006 a enero de 2008. Para ambos puestos fue nombrado por el Presidente Bush y confirmado en el último por el Senado de EUA.

Revista de la OACI: Cuál es el fundamento del enfoque de cinco pilares y por qué opina que es el camino adecuado para la aviación dada la situación ambiental actual.

Andrew Steinberg: A lo largo de muchos años hemos encontrado que en el campo de la aviación y el medio ambiente una variedad de enfoques – técnico, operacional, orientado al mercado, etc., son normalmente los más efectivos para lograr una solución a largo plazo.

La reducción del ruido es un ejemplo perfecto de cómo el empleo de una combinación de tácticas diferentes puede ser enormemente exitosa. La cantidad de gente sometida al ruido de las aeronaves se ha reducido en un 95% en los últimos 30 años.

Aunque he visto porcentajes ligeramente diferentes en varias fuentes, no hay duda de que los esfuerzos de la industria han sido excepcionalmente exitosos. Esto se logró mediante mejores motores, células y procedimientos de vuelo combinados con investigación científica, mitigación e incentivos orientados al mercado, como la eliminación de los aviones más ruidosos[43].

FORO: Pioneros de la era del medio ambiente

[42] Revista de la OACI volumen 63 número 02 Año 2008 pg. 08
[43] Revista de la Oaci volumen 63 Número 04 Año 2008 Pg.12

Por Howard Aylesworth, Director para Medio Ambiente y Aviación Civil de ICCAIA[44]

En los años 1960, el ruido de los reactores fue una preocupación creciente. La OACI respondió estableciendo normas sobre el ruido de las aeronaves. En los años 1970, la atención se concentró en la calidad del aire local. La OACI respondió estableciendo normas para emisiones de motores. En los años 1990, el cambio climático pasó a ser preocupación mundial. La OACI respondió solicitando un Informe especial sobre la aviación, y políticas para tratar las emisiones de dióxido de carbono (CO2). Como órgano mundial, la OACI continua constituyendo un foro singular para el liderazgo sobre el medio ambiente, pero sus Estados también deben considerar el caso específico de la aviación mientras se introducen medidas a corto y largo plazo.

Los datos de la OACI indican que el impacto del ruido en torno de los aeropuertos se ha reducido considerablemente, aún con el fuerte aumento del número de operaciones. Las soluciones para lograr ulteriores objetivos respecto del ruido y la calidad del aire local comprenden mejores políticas de utilización de terrenos, mejores procedimientos operacionales y aplicación de nuevos diseños de aeronaves tecnológicamente avanzadas a las flotas existentes. Para lograr este enfoque completo, la aviación y las comunidades deben trabajar juntos para lograr políticas ambientales prácticas[45]**.**

Síntesis del año 2008

Los artículos que publica la revista OACI correspondientes al año 2008 otorgan aspectos muy importantes tal es el caso del artículo primero el cual nos muestra la brillante iniciativa de un cielo único Europeo llamado Eurocontrol, dicha iniciativa además de reducir costos en pasajes aéreos contribuye en muchas formas, una de ellas es concientizando a la Comunidad Europea para exigir que la aviación sea menos nociva con el medio ambiente gracias a una gestión de tráfico aéreo conjunta entre los países que forman parte de esta organización, el segundo artículo nos trae una entrevista con el abogado Andrew Steinberg quien desempeño un cargo muy importantes dentro de la Administración Aeronáutica Norteamericana, el cual nos comenta que la reducción del ruido se debe a una serie de factores que trabajando mancomunadamente han logrado

[44] ICCAIA por sus siglas en Ingles International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations. En español seria el Consejo Internacional de Coordinación de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales, creado en 1972 es una especie de representante ante la OACI por parte de los fabricantes de aeronaves.

[45] Revista de la OACI volumen 63 Número 06 Año 2008 Pg. 36

reducir a su criterio la exposición de la gente al ruido en un 95 % en los últimos 30 años, el último artículo del año 2008 nos trae una mini síntesis de la historia desde 1960 en la cual la OACI inicio su preocupación ambiental y como fue adoptando políticas para reducir el daño ambiental pese a que la actividad aeronáutica ha ido incrementándose.

1.2.2.10.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2009

Un año memorable para PBN[46]

2009 pasará a la historia como un año importante para la OACI, los Estados y los respectivos participantes de la industria que trabajan conjuntamente para desarrollar procedimientos y tecnología mundiales de navegación aérea tendientes a la concreción de la alternativa más segura, más ecológica, más eficiente y más sostenible prometida por la navegación basada en la performance (PBN).

El 1 de abril de 2009, la OACI y sus socios de Estados e industria en el equipo especial mundial sobre PBN firmaron una nueva declaración especial exhortando a la rápida implantación de la navegación basada en la performance (PBN). Hablando en nombre del grupo el Presidente del Consejo de la OACI, Sr. Roberto Kobeh González[47], subrayó que la PBN «…ayudará a reducir la congestión de los aeropuertos y del espacio aéreo, permitirá ahorrar combustible y proteger el medio ambiente, reducirá el impacto del ruido de las aeronaves en las cercanías de los aeropuertos y asegurará operaciones todo tiempo fiables. Asimismo, proporcionará a los explotadores mayor flexibilidad, acrecentando así la seguridad operacional y la eficiencia[48]».

[46] El concepto PBN especifica aeronaves RNAV rendimiento de los requisitos del sistema en términos de precisión, integridad, disponibilidad, continuidad y funcionalidad necesaria para las operaciones propuestas en el contexto de un determinado concepto de espacio aéreo. El concepto PBN representa un cambio del sensor basado en navegación basada en el rendimiento. Requisitos de funcionamiento se identifican en las especificaciones de navegación, que también identifican la elección de los sensores de navegación y equipos que pueden utilizarse para satisfacer los requisitos de rendimiento. Estas especificaciones de navegación se definen en un nivel de detalle suficiente para facilitar la armonización global al proporcionar orientaciones para la aplicación específica para los Estados y los operadores. Mayor información en la página web: http://www2.icao.int/en/pbn/Pages/Introduction.aspx.

[47] Para obtener una Biografía del actual presidente de la OACI, se recomienda revisar la siguiente página web: http://www.icao.int/icao/en/pres/kobeh/pres_cv_es.pdf

[48] Revista de la OACI volumen 64 Número 04 Año 2009 Pg. 04

Airbus: En pos de nuevos hitos para mejorar la eficiencia de la navegación aérea.

Airbus considera que es esencial una gestión correcta de la repercusión medioambiental de sus actividades y productos, lo que incluye sus posibles efectos en el cambio climático.

La compañía ha vinculado a partir de entonces su desarrollo y su éxito a innovaciones tecnológicas para una aeronáutica eficiente desde el punto de vista ecológico, marcando la pauta de la posterior composición de la flota. Por ejemplo, el A300B fue el primer avión birreactor de gran capacidad con motores de relación de dilución elevada, que supuso un gran logro en la reducción de ruidos y de consumo de combustible[49].

Perspectiva histórica: Suecia y la UE, 2001.

La última vez que Suecia asumió las funciones de Presidencia de la Unión Europea fue en el primer semestre de 2001. En aquel momento, la UE estaba compuesta por 15 Estados miembro, un número que ha aumentado hasta llegar a 27. La ampliación de la UE era una de las prioridades de Suecia, un asunto con el que se encontraba plenamente comprometida al asumir la Presidencia de la UE.

Las prioridades de Suecia en 2001 se centraban en tres puntos clave: empleo, ampliación y medioambiente. En el área de aviación civil, los problemas medioambientales derivados del ruido y las emisiones atrajeron una atención considerable. El ruido en los entornos de los aeropuertos era un problema especialmente grave que tenían que afrontar varios Estados miembros de la UE y se alcanzó el acuerdo de que era necesario reducir los niveles de ruido en la reunión de los Ministros de Transporte en abril de 2001[50].

El gobierno de Ecuador promueve la aviación civil nacional e internacional.

«Las autoridades aeronáuticas se están esforzando por integrar el sistema nacional de aeropuertos de Ecuador en la red internacional... »

Eliminación de aranceles para las aeronaves y sus piezas. Fomenta la renovación de las flotas aéreas locales, ahorrando en combustible y reduciendo las emisiones y el ruido, disminuyendo el cambio climático y proporcionando protección medioambiental.

[49] Revista de la OACI volumen 64 Número 05 Año 2009 Pg. 25
[50] Revista de la OACI volumen 64 Número 06 Año 2009 Pg. 63

El Decreto Presidencial 1405 eliminó la ayuda al combustible de aviación para aquellos modelos anteriores a 1990 que no cumplan los requisitos técnicos Stage 4. Esto contribuirá a garantizar la modernización de la flota nacional ecuatoriana.[51].

Síntesis del año 2009

El año 2009 se revisa desde diferentes instituciones como la contaminación acústica puede ser mitigada, tal es el caso del artículo primero, donde se muestra como la OACI al implantar una nueva tecnología mejorara la aeronavegabilidad obteniendo grandes beneficios en muchos aspectos, el segundo artículo nos otorga una clara forma para la reducción del ruido en el origen, de esta manera la compañía Airbus producirá a futuro aeronaves mucho más silenciosas, el tercer articulo trata el tema de la Unión Europea y como en el 2001 logro enfocar entre uno de sus principales problemas a resolver, el ruido causado cerca de los aeropuertos, el ultimo artículo del 2009 nos da un enfoque de nuestro país y la manera como Ecuador busca ubicarse a la par de la comunidad aeronáutica mundial, además de eliminar aranceles para las aeronaves y de esta manera fomentar la renovación de flota, consiguiendo mejoras ambientales gracias al Decreto Ejecutivo 1405 que se lo revisara en un capitulo posterior

1.2.2.11.- Publicaciones en la revista de la OACI, año 2010

CAEP/8 Propuestas de peso para minimizar los efectos de la aviación sobre el medio ambiente

Como Jefa de la Sección de medio ambiente de la OACI, Jane Hupe informa que la Octava Reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) constituye otro paso firme hacia la consecución de las metas de la OACI en materia ambiental.

Mediante el proceso del CAEP y las actividades relacionadas, la Organización continúa priorizando la temática ambiental y generando resultados concretos y demostrables que ayudarán a orientar a la aviación internacional hacia un futuro sostenible.

Cuantificación del ruido y de las emisiones de la aviación

[51] Revista de la OACI volumen 64 Número 06 Año 2009 Pg. 76

La OACI ha fijado tres metas ambientales para la aviación internacional. Estas se relacionan con la reducción de la cantidad de personas expuestas a un nivel significativo de ruido de las aeronaves, así como la disminución del impacto de las emisiones de la aviación en el clima mundial y en la calidad del aire local.

En respaldo de dichas metas y como el organismo ambiental más destacado de la aviación del mundo, el CAEP ha adoptado un enfoque estructurado para definir y ofrecer soluciones al sector del transporte aéreo. Primero, ha cuantificado los efectos ambientales relacionados y, luego, ha establecido las medidas prácticas de mitigación para controlarlos.

De igual modo, la población mundial expuesta a un nivel significativo de ruido de las aeronaves también continuará creciendo durante el período de la proyección. Las normas ambientales de la OACI, sin embargo, además de inversiones en tecnología y en mejores procedimientos operativos, están permitiendo que la huella de los gases de efecto invernadero, la calidad del aire local y el ruido generados por la aviación crezca a un ritmo más lento que la demanda de viajes aéreos.

Pero no debemos equivocarnos: el desarrollo de una Norma sobre emisiones de CO2 no es una tarea sencilla. Los lectores tal vez recuerden que establecer la primeras Normas sobre emisiones de NOx y generación de ruidos llevó casi una década de desarrollo.

No existen normas regionales ni nacionales para las emisiones de CO2 generadas por las aeronaves que puedan servir de punto de partida para una norma mundial.

Metas a mediano y a largo plazo en lo referente al ruido, al NOX y al CO2

El CAEP creó tres Paneles de expertos independientes (IEP) con el fin de trazar metas sobre la mejora del medio ambiente a mediano (10 años) y a largo plazo (20 años) para las tecnologías vinculadas con el NOx, el consumo de combustible y el ruido. El establecimiento de un proceso para informar sobre las metas a mediano y a largo plazo respondió a una necesidad de la industria respecto de una perspectiva más amplia sobre las posibilidades de reducción que se podrían extraer de las nuevas tecnologías. Estos datos adicionales aportarían información para la planificación industrial y complementarían el proceso de la Norma de certificación.

COMITÉ SOBRE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y LA AVIACIÓN (CAEP) DE LA OACI

El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) es un comité técnico del Consejo de la OACI y el foro de pericia internacional para el estudio y el desarrollo de propuestas para minimizar los efectos de la aviación sobre el medio ambiente. Se compone de 23 miembros de todas las regiones del mundo y de 13 observadores (interesados clave de la aviación y ONG que protegen el medio ambiente).

Aproximadamente 400 reconocidos expertos internacionales participan en las actividades del CAEP y todas sus propuestas son evaluadas sobre la base de cuatro criterios: la viabilidad técnica, el beneficio ambiental, la conveniencia económica y las interrelaciones (de qué forma cualquier propuesta del CAEP influirá en las demás medidas, por ejemplo: si las medidas para minimizar el ruido aumentan las emisiones).

El Consejo de la OACI examina las recomendaciones del CAEP, entre ellas las Normas y métodos recomendados del Anexo 16, y las adopta; a su vez, ofrece un informe ante la Asamblea de la OACI (integrada por 190 Estados además de organizaciones internacionales) donde, en última instancia, se definen las principales políticas sobre protección del medio ambiente[52].

Temas y objetivos de la 37ª Asamblea de la OACI

Existen grandes expectativas en torno a la 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI, que se celebrará entre el 28 de septiembre y el 8 de octubre de 2010: se prevé que repercuta notablemente en la futura dirección del transporte aéreo mundial. Esto se debe en parte al amplio abanico de eventos e iniciativas que se han desarrollado desde la Asamblea anterior llevada a cabo en 2007.

Medio ambiente

La cooperación mundial bajo el liderazgo de la OACI arrojó resultados sólidos durante el último trienio, ya que la aviación se convirtió en el primer sector en poner en práctica un plan de acción para tratar las emisiones de gas de efecto invernadero a escala mundial, así como una estrategia para integrar los combustibles alternativos en un programa integral para minimizar de manera considerable el impacto del transporte aéreo sobre el medio ambiente.

[52] Revista de la OACI volumen 65 Número 03 Año 2010 Pg. 6 al 12.

El Consejo, como parte del informe para la Asamblea, también examinará las actividades en relación con lo siguiente:

- El ruido de las aeronaves (incluso los objetivos tecnológicos y la consideración de la prohibición de vuelos durante la noche).
- El Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático
- La evaluación de las tendencias respecto del impacto del ruido y de las emisiones de las aeronaves[53].

Esfuerzos globales de la OACI en cuanto al medio ambiente

A nivel global, la OACI ha iniciado esfuerzos a fin de establecer metas de mediano y corto plazo de tecnologías relacionadas con la reducción del ruido, del consumo de combustible y de las emisiones de NOx de las aeronaves, así como para generar mayores beneficios medioambientales de las iniciativas operacionales. Estos ejercicios de fijación de metas están dirigidos por paneles de expertos independientes.

El propósito del establecimiento de dichas metas es suministrar objetivos tangibles flexibles para la investigación y el desarrollo en la industria, en cooperación con los Estados Miembros de la OACI. Las metas se establecen con base en su beneficio medioambiental, la factibilidad tecnológica, la viabilidad económica y el potencial de tener efectos adversos en otras metas e iniciativas medioambientales.

Para más información acerca de las metas y prioridades medioambientales globales de la OACI para la aviación civil, visite:
www.icao.int/icao/en/Env2010/TechnologyStandards.htm[54]

Síntesis del año 2010

En este último año los últimos tres artículos que se han revisado no son los únicos que la OACI ha publicado, con referencia al tema de estudio (contaminación acústica), pero se optó por estos tres artículos ya que conllevan una relevancia mayor, es así que el primer

[53] Revista de la OACI volumen 65 Número 04 Año 2010 Págs. 19 y 20

[54] Revista de la OACI volumen 65 Número 04 Año 2010 Págs. 33, recuadro final.

artículo nos habla del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), dicha entidad que es parte de la OACI, está a cargo de Jane Hupe informa que el último periodo de sesiones de la CAEP fue muy positivo y se espera un desarrollo sostenible de la aviación, además de adoptar un enfoque estructurado para definir y ofrecer soluciones al transporte aéreo, para lo cual primero se cuantifica los daños ambientales ocasionados para una posterior adopción de medidas para su mitigación. En la actualidad existen aproximadamente 400 reconocidos expertos internacionales que trabajan junto con CAEP, las propuestas son evaluadas utilizando 4 criterios: la viabilidad técnica, el beneficio ambiental, la conveniencia económica y la interrelaciones, es decir si alguna norma propuesta produce daños colaterales, las propuestas que se consideren viables pasan al Consejo de la OACI, el cual lo revisa en base al Anexo 16 de la OACI y demás métodos existentes, el cual a su vez ofrece un informe a la Asamblea de la OACI, donde se definen las políticas ambientales a seguirse, de esta manera se garantiza por medio de la OACI que sus políticas ambientales han tenido un proceso de creación.

El segundo artículo recoge en gran medida lo explicado por el anterior, pues se espera la 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI, donde el Consejo como parte del informe que dará a la Asamblea, también se examinara las actividades en relación al medio ambiente. El último artículo nos comenta la fijación de metas ambientales para así proveer objetivos verdaderos para la investigación y desarrollo de la industria.

De esta manera culmina la revisión de la revista OACI, la cual se realizó con el objetivo de demostrar el continuo trabajo que realiza la OACI para la contaminación acústica y protección del medioambiente, dando así un panorama actual del problema que se está investigando.

2.- Estudio de Convenios y Normativas Internacionales

2.1.- Convenios anteriores al de Chicago

Como ya se expuso inicialmente la institucionalidad que goza hoy en día la aviación civil se debe en gran parte al Convenio de Chicago de 1944, autores como el jurista Argentino Videla Escalada, consideran necesario resaltar el Convenio de Paris de 1919, ambos convenios tiene la peculiaridad de surgir después de conflictos bélicos mundiales, no obstante la Convención de París en la actualidad debe ser estudiada como un antecedente histórico, motivo por el cual no se hace un mayor análisis ya que con la creación del Convenio de 1944, el cual es aplicado como referencia positiva dentro de casi todos los ordenamientos jurídicos aeronáuticos mundiales.

De la misma manera que muchos autores lo hacen en sus obras referentes al Derecho Aeronáutico, considero necesario sin entrar en mayores detalles exponer la estructura básica de la Convención de París de 1919, a manera de entender como fueron los primeros pasos de la organización jurídica e institucional de la Aviación Civil Comercial:

- Capítulo I Principios generales,
- Capítulo II Nacionalidad de las aeronaves,
- Capítulo III Certificados de navegabilidad y aptitud,
- Capítulo IV Admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero,
- Capítulo V Reglas que deben observarse a la salida, en ruta y en el aterrizaje,
- Capítulo VI Transportes prohibidos,
- Capítulo VII Aeronaves del Estado,
- Capítulo VIII Comisión internacional de navegación aérea,
- Capítulo IX Disposiciones finales

A lo largo de estos capítulos, se manifiesta los principios que regían en aquel momento la disciplina jurídica aeronáutica. Puede decirse que configuraron un cuadro muy amplio y

comprensivo, donde se procuró dar solución a los problemas mayores que en aquel momento se presentaban.[55]

En resumidas cuentas a criterio de Videla Escalada la convención de 1919 tuvo su enfoque constructivo y optimista, nacido de una visión que coincidía con el retorno de la paz y la renovación de la esperanza. Constituyo la primera reglamentación orgánica de la materia, las leyes se adaptaron a sus principios, las numerosas ratificaciones llevaron a los países a adecuar sus leyes a ella a efectos de impedir soluciones contradictorias para problemas análogos y creó un fondo de nociones jurídicas que han quedado definitivamente adquiridas por el Derecho Aeronáutico.

Además del Convenio de Paris, antes de la llegada del Convenio de Chicago existen otros dos Convenios de carácter internacional que también sirvieron de base para la posterior creación del Convenio de Chicago es así que el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea suscrito en la ciudad de Madrid en Octubre de 1926 para el cual estuvieron los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Republica Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay , Venezuela. Posteriormente dos años después en la ciudad de la Habana el 15 de febrero de 1928, se creó la Convención sobre Aviación Comercial, en dicho Convenio estuvieron representantes de Perú, Uruguay, Panamá, Ecuador, México, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Bolivia, Venezuela, Colombia, Honduras, Costa Rica, Chile, Brasil, Argentina, Paraguay, Haití, República Dominicana, Estados Unidos de América y Cuba. Podría decirse que la estructura de las convenciones resultan muy parecidas, prácticamente lo que difiere son los países ya que la primera como su nombre lo dice tiene un alcance Iberoamericano mientras que la Convención de la Habana incluyo a un país de habla inglesa y francesa sin embargo no llego a tener una cantidad parecida de países suscriptores como la Convención de Paris.

[55] Videla Escalada Federico, *Manual de Derecho Aeronáutico*, Editor Victor P. de Zavalia, 1983, página 89.

2.2.- El Convenio de Chicago de 1944

De la misma manera que su predecesor el Convenio de Chicago surge después de otro conflicto bélico mundial, pero a diferencia de su antecesor que termino con la preocupación de la potencia militar del avión, la Convención de Chicago se inicio con un voto de Berle, "que el camino de los aviones, empleado como medio de agresión, se convierta en vía de liberación"[56], el Convenio de Chicago es considerado en nuestros tiempos como la carta magna de la legislación aeronáutica a nivel mundial tal y como lo enuncia Enrique Mapeli en su obra: "Régimen Jurídico del transporte[57]" aportando lo siguiente: "El Convenio de Chicago vino a sustituir al Convenio de Paris de 1919 como al Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1 de noviembre de 1926 y al Convenio sobre Aviación Civil de la Habana de 15 de febrero de 1928"[58].

La iniciativa para que se de esta Conferencia Aeronáutica, se la atribuye al presidente de los Estados Unidos de Norteamérica quien convoco a una Conferencia en Chicago el 1 de Octubre de 1944, existió un trabajo previo de cuatro comisiones correspondientes:

- Comisión I: "Comisión Multilateral de aviación y organismo Internacional de Aeronáutica".
- Comisión II: "Normas y procedimientos técnicos".
- Comisión III: "Rutas aéreas provisionales".
- Comisión IV: "Consejo Interino".

Es importante señalar que estas comisiones a su vez se subdividieron en diversas subcomisiones, como cita Luis E Yanes en su obra: "Quizás la más importante gestión

[56] Adolph Berle, delegado de los Estados Unidos de América, presidio la conferencia de Chicago; ver Videla Escalada Federico, Manual de Derecho Aeronáutico, Editor Victor P. de Zavalia, 1983, página 93.
[57] Enrique Mapeli, Régimen jurídico del transporte, Editor Graficas Arias Montaño S.A., Madrid 1987 pg. 27.
[58] Idem

correspondió a la Comisión I, sobre cuyos trabajos se basaron el propio convenio y la estructuración del organismo Internacional de la Aviación Civil, en el campo del Derecho Aeronáutico, la recomendación de esta comisión fue la de reactivar la vida de CITEJA (Comité Internacional Tecnique d'Experts Juridiques Aériens) creada en 1926 a raíz del Convenio de Paris. Gracias a esta recomendación se creó el Comité Jurídico que reemplazó a CITEJA[59].

El texto del Convenio tiene 96 artículos, divididos en cuatro partes, formando un total de 22 capítulos, se considera necesario transcribir el índice del Convenio para tener una mejor noción de lo que se trato el 1 de Noviembre de 1944 en la ciudad de Chicago:

- ***Preámbulo***

- ***PRIMERA PARTE NAVEGACIÓN AÉREA***
  - Capítulo I Principios Generales y aplicación del Convenio
  - Capítulo II Vuelo sobre territorio de Estados contratantes
  - Capítulo III Nacionalidad de las aeronaves
  - Capítulo IV Medidas para facilitar la navegación aérea
  - Capítulo V Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves
  - Capítulo VI Normas y métodos recomendados internacionales.

- ***SEGUNDA PARTE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL***
  - Capítulo VII La Organización
  - Capítulo VIII La Asamblea
  - Capítulo IX El Consejo
  - Capítulo X La Comisión de Aeronavegación
  - Capítulo XI Personal
  - Capítulo XII Finanzas
  - Capítulo XIII Otros arreglos internacionales.

[59] Luis E Yánez, *Derecho Aeronáutico del Ecuador*, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito 1983.

- ***TERCERA PARTE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL***
    - Capítulo XIV Datos e informes
    - Capítulo XV Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea
    - Capítulo XVI Organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados.

- ***CUARTA PARTE DISPOSICIONES FINALES***
    - Capítulo XVII Otros acuerdos y arreglos aeronáuticos
    - Capítulo XVIII Controversias e incumplimiento
    - Capítulo XIX Guerra
    - Capítulo XX Anexos
    - Capítulo XXI Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias
    - Capítulo XXII Definiciones

El realizar un estudio minucioso de dicho convenio no es necesario para esta disertación, puesto que la contaminación acústica empezó a tener importancia en la década de los sesenta con la introducción de las aeronaves a reacción, sin embargo a continuación revisaremos las partes más importantes del Convenio de Chicago, enfocadas al tema de la contaminación acústica, resulta imperioso transcribir el prólogo del texto de la Convención pues en los siguientes tres párrafos se encuentra de una manera muy precisa el impacto que causo la aviación después de la segunda guerra mundial, junto a la visión de los países de convertir a dichas maquinas que causaron tanto daño en los nuevos puentes del futuro para la transportación mundial:

"Considerando que el desarrollo futuro de la Aviación Civil Internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras; que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

Por consiguiente, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y

ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano, y económico."[60]

La primera parte del Convenio que conlleva el tema navegación aérea en sus capítulos iniciales empieza otorgando a los Estados contratantes soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Delimita claramente que el presente convenio solo se aplica a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado, otorgando el carácter de aeronaves estatales a las aeronaves que se utilicen en servicios militares, de aduanas o policía, también se prohíbe a las aeronaves estatales de un estado contratante a sobrevolar el espacio de otro estado sin haber obtenido una autorización previa, el capítulo II establece la libertad de sobrevuelo[61], es necesario resaltar lo establecido en el art 11 del Convenio al hablar de la aplicación de las reglamentaciones aéreas, ya que el Convenio otorga competencia a cada estado contratante mientras la aeronave sin importar su matrícula se encuentre sobrevolando el espacio aéreo de un determinado Estado, el capítulo tercero otorga la nacionalidad de las aeronaves por medio de la matrícula en su respectivo país prohibiendo la doble matriculación, también obliga a cada estado contratante a otorgar a cualquier otro estado contratante la información sobre la matriculación y propiedad de cualquier aeronave que se encuentre inscrita dentro de su territorio dotando de esta manera mayor seriedad al proceso de matriculación de una aeronave. El capítulo cuarto denominado medidas para facilitar la navegación aérea establece el principio de celeridad para el desarrollo de la aviación, además de topar temas de aduanas, migración e investigación de accidentes aeronáuticos. El capítulo V de la parte primera del Convenio establece ciertas condiciones que deben cumplir las aeronaves, lo que en el mundo de la aviación es más conocido como documentos abordo siendo estos por nombrar los más importantes: "licencia de los pilotos, listado de pasajeros, matrícula de la aeronave, certificado de aeronavegabilidad, diario a bordo,[62] El capítulo VI denominado: Normas y métodos recomendados internacionales resulta de mucha importancia ya que en su artículo 37 del Convenio de Chicago constituye el pilar para los anexos OACI, pues en dicho artículo se compromete a los estados contratantes a

[60] Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Organización de Aviación Civil Internacional, sexta edición, Preámbulo.
[61] Para mayor información sobre el tema. "Libertades del Aire", se recomienda leer la obra Derecho Aeronáutico, Federico Videla Escalada, Tomo I, Buenos Aires 1969 Pág. 98 y 99
[62] Es necesario recalcar que en el año de firma del convenio se entendía que toda esta información se la hará en forma impresa, ya que en la actualidad y gracias a la tecnología esta información es posible llevarla por medio digital.

colaborar con el fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para de esta manera facilitar la navegación aérea.

La segunda parte del Convenio nos habla sobre la creación y posterior funcionamiento de la Organización de la Aviación Civil o más conocida por sus siglas en español como OACI, la cual estará compuesta por una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios, sus principales fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional también fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, el artículo 44 del Convenio nos señala en ocho ítems, que a manera general establecen los principios que promoverá la OACI, para un óptimo desarrollo de la aeronáutica civil, es necesario citar cuatro de los ocho ítems que para efectos de este trabajo mejor se acoplan:

- Estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.

- Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.

- Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

- Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos[63].

La sede permanente de la OACI se encuentra en la ciudad de Montreal Canadá[64], se le dota de capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado del que se trate, la

[63] Se citaron las letras c,d,f,i, del artículo 44 del Convenio de Chicago.
[64] Se recomienda leer el siguiente link: http://www.icao.int/icao/en/va/hq_benefits_sp.pdf, donde se manifiesta las ventajas de trabajar en la sede de la OACI.

Asamblea de la OACI se reunirá por lo menos una vez cada tres años[65], la última asamblea trienal se la celebro desde el 28 de septiembre hasta el 8 de octubre del 2010 siendo esta la Asamblea número 37[66], cada Estado contratante tendrá derecho a un voto , se necesitara de la mayoría de Estados contratantes para constituir quórum y salvo disposición en contrario las decisiones de la Asamblea se tomaran por mayoría de votos emitidos. De manera ejemplificativa el artículo 49 del convenio señala las facultades y deberes de la Asamblea dicho artículo consta de once ítems, siendo las mas importantes: elegir el Consejo, hacer modificaciones al Convenio, cualquier otro asunto que este dentro de la esfera de acción de la organización que no haya sido asignada expresamente al Consejo, el cual es un órgano permanente responsable ante la Asamblea, el cual consta en la actualidad de treinta y tres miembros, que duran en sus cargos tres años, la manera de representación de los miembros busca abarcar proporcionalmente a todas las regiones del planeta teniendo en cuenta tres parámetros: los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo, los Estados que contribuyen en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional, los Estados cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones del mundo. También se establece la prohibición por la cual ningún miembro representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar vinculado con la explotación del servicio aéreo internacional. El presidente[67] del Consejo se elegirá por un periodo de tres años y se lo podrá reelegir indefinidamente, mas no tendrá derecho a voto, tendrá a su cargo tres funciones básicas, la cuales son:

a. Convocar las reuniones del consejo, del comité de transporte Aéreo de la Comisión de Aeronavegación.

b. Actuar como representante del Consejo.

[65] Se hizo una enmienda en el octavo periodo de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954 y entro en vigencia el 12 de diciembre de 1996 ya que originalmente las reuniones de la Asamblea se las hacia anualmente.

[66] Es necesario recalcar que en la actualidad son algunos días y se llevan a cabo un sinnúmero de reuniones que continuamente se encuentran planificando tal es así que del 6 al 11 de abril del 2010 se llevaron a cabo en las islas Galápagos reuniones de la OACI y varios de sus países signatario en torno a temas ambientales, dichas reuniones fueron preparatorias para la Asamblea numero treinta y siete.

[67] E s necesario precisar que un Abogado Libanes Assad Kotaite, fue presiente del consejo de la OACI desde 1976 hasta el 2006, para saber más sobre su vida recomiendo leer la Biografía que se encuentra en el siguiente sitio web: http://www.icao.int/icao/en/pres/pres_cv_es.pdf

c. Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que este le asigne.

El Consejo de la OACI tiene catorce funciones obligatorias y cinco facultativas las cuales se encuentran establecidas en los artículos 54 y 55 del Convenio de Chicago, dichas funciones tienen como objetivo fijar lineamientos para un óptimo desarrollo del Consejo, para efectos de este estudio nos interesa citar la letra I del artículo 54 que nos dice lo siguiente:

l) adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas[68], en base a este articulo la OACI ha creado los llamados Anexos OACI, siendo el Anexo 16 objeto de nuestro estudio y que será analizado en otro punto de este capítulo. Los últimos artículos de la segunda parte del Convenio nos hablan de la administración del personal que trabaja en la OACI, su presupuesto, las finanzas.

La parte tercera del Convenio que abarca los artículos del número 67 hasta el 79 establece normas para el desarrollo del transporte aéreo internacional, la designación de rutas y aeropuertos para los Estados contratantes, la administración de los recursos para el Consejo, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de los aeropuertos además de las organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados.

La cuarta y última parte del Convenio a largo de sus dieciséis artículos recoge disposiciones finales para una mejor aplicación, de tal manera que el presente convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, a las Convenciones de Paris 1919 y de la Habana 1928, impone la exigencia a todos los Estados contratantes que suscriban algún acuerdo aeronáutico con cualquier ente sea Estatal o una aerolínea a registrar inmediatamente en el Consejo, para de esta manera mantener un registro en el consejo de la OACI, de la misma manera no se permite a los Estados contratantes a suscribir o mantener acuerdos q no sean compatibles con el presente convenio, si se llegara a dar alguna controversia en la aplicación del convenio entre uno o más estados contratantes,

[68] Art 54 letra I del Convenio de Chicago, funciones obligatorias del consejo.

lo resolverá el Consejo y de continuarse con la inconformidad lo resolverá un tribunal de arbitraje ad hoc con las reglas establecidas en el Convenio. Si se llegara a sancionar a una aerolínea todos los Estados contratantes se comprometen a prohibir el uso de su espacio aéreo por dicha aerolínea, al establecerse un procedimiento de arbitraje de darse algún conflicto se deberán utilizar el procedimientos fijado por los artículos 85 y 86 del presente convenio. Los capítulos XX y XXI del Convenio revisten de gran importancia pues al tratarse sobre la adopción y enmienda de los Anexos previstos en la letra I) del articulo 54 (el Anexo 16 de la OACI será objeto de estudio), se lo hará por medio del Consejo con la aceptación de dos tercios del Consejo siempre que sea una sesión convocada para dicho fin, una vez aceptados, para posteriormente notificar a cada Estado contratante y surtir efecto luego de tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes, para lo cual el Consejo comunicara de forma inmediata a cada uno de los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda de algún anexo.

2.3.- El Anexo 16 de la OACI Protección del Medio Ambiente

2.3.1.- Antecedentes al Anexo 16

La creación de los Anexos OACI tiene su génesis por medio del Convenio de Chicago en su artículo 37 “adopción de normas y procedimientos internacionales”, por medio del presente artículo “cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de logar el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea[69]”

De esta manera lo que trata la OACI es adoptar y enmendar, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos y procedimientos recomendados internacionales que traten de:

a) “ sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre,
b) características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
c) reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
d) otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
e) aeronavegabilidad de las aeronaves;
f) matrícula e identificación de las aeronaves,
g) compilación e intercambio de información meteorológica,
h) diarios de a bordo;
i) mapas y cartas aeronáuticos;
j) formalidades de aduana e inmigración; aeronaves en peligro e investigación de accidentes; y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y

[69] Art 37 del Convenio de Chicago, normas y métodos recomendados internacionales.

eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas[70]".

El órgano que asume la competencia de creación de los anexos y demás recomendaciones aeronáuticas, es el Consejo[71] ya que el articulo 54 letra I del Convenio establece como funciones obligatorias del Consejo: "I) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas[72]", para la adopción de los anexos, el consejo necesitara el voto positivo de las dos terceras partes de sus miembros y surtirá efecto luego de tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes. En la actualidad la OACI cuenta con 18 anexos, los cuales pueden ser modificados dependiendo de las exigencias técnicas y sociales que se dan en el mundo de la aviación, a continuación se enuncia los 18 anexos y se da una pequeña síntesis de cada uno:

Anexo 1: Licencias al personal

Trata sobre la emisión de licencias a las tripulaciones de vuelo, controladores del tránsito aéreo y al personal técnico aeronáutico.

Anexo 2: Reglamento del aire

Establece las normas que se refieren a la realización de vuelos visuales y por instrumentos. El cumplimiento de este conjunto de reglas contribuye a la seguridad y eficacia de los vuelos.

Anexo 3: Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

[70] ídem
[71] Se recomienda leer los artículos 50 al 55 del Convenio de Chicago para un mayor conocimiento del Consejo.
[72] Art 54 letra I del Convenio de Chicago.

Establece de una mejor manera los suministros de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional y notificación de observaciones meteorológicas de aeronaves.

Anexo 4: Cartas aeronáuticas

Otorga especificaciones relativas a las cartas aeronáuticas que se usan en la aviación internacional, se busca una mejor navegación aérea.

Anexo 5: Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres

Por la evidente internacionalidad de la aviación se reunifico el sistema de medidas destinados a las comunicaciones aeroterrestres, siendo este el S.I.(más conocido como el metro).

Anexo 6: Operación de aeronaves

Son especificaciones destinadas a lograr que las operaciones de igual índole se realicen con un grado de seguridad que exceda al mínimo establecido, obteniendo de esta manera seguridad y eficacia.

Parte I - Transporte aéreo comercial Internacional - Aviones.
Parte II - Aviación general internacional - Aviones.
Parte III - Operaciones internacionales- Helicópteros.

Anexo 7: Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves

Fija los requisitos relativos a la matrícula e identificación de las aeronaves, bajo los principios de los artículos 17 al 20 del Convenio de Chicago.

Anexo 8: Aeronavegabilidad

Establece requisitos para la certificación e inspección de aeronaves de conformidad con procedimientos uniformes.

Anexo 9: Facilitación

Una serie de especificaciones para acelerar la entrada y salida de aeronaves, personas, mercancías y otros artículos en los aeropuertos internacionales, se podría decir que son maneras de evitar el papeleo en la aviación mundial.

Anexo 10: Telecomunicaciones aeronáuticas.

Volumen I: Radio ayudas para la navegación

Volumen II: Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS

Volumen III: Parte I: Sistema de comunicaciones de datos digitales

Parte II: Sistemas de comunicaciones orales

Volumen IV: Sistema de radar de vigilancia y sistema anticolisión

Volumen V: Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas.

Anexo 11: Servicios de tránsito aéreo

Es el establecimiento y mantenimiento de servicios de control de tránsito aéreo, de información de vuelo y de alerta, para impedir que se produzcan colisiones entre las aeronaves, establecer reglas de vuelo por instrumentos.

Anexo 12: Búsqueda y salvamento

Consiste en la organización y funcionamiento de las instalaciones y servicios necesarios para la búsqueda y rescate, estableciendo de esta manera normas y métodos recomendados internacionalmente.

Anexo 13: Encuestas de accidentes de aviación

Busca la uniformidad en cuanto a la notificación, investigación y la elaboración de informes de accidentes de aviación, para una futura prevención,

Anexo 14: Aeródromos

Otorga las especificaciones para el diseño y equipamiento de aeródromos, este anexo consta de dos volúmenes.

Volumen I - Diseño y operación de aeródromos
Volumen II - Helipuertos

Anexo 15: Servicios de información aeronáutica

Métodos de recopilación y difusión de la información aeronáutica necesaria para las operaciones de vuelo.

Anexo 16: Protección del medio ambiente

Volumen I: Ruido de las aeronaves (lo resaltado es mío)
Volumen II: Emisiones de los motores de las aeronaves

Anexo 17: Seguridad

Busca proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, otorga especificaciones para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

Anexo 18: Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea[73]

Especificaciones para el etiquetado, embalaje y expedición de mercancías peligrosas, que deberán seguir los transportistas aéreos[74].

Como se podrá evidenciar la OACI en sus 18 anexos busca regular de una mejor manera la activad aeronáutica, es preciso dar mayor atención al Anexo 16 Protección del medio ambiente, ya que el volumen I trata específicamente el ruido de las aeronaves.

[73] La OACI ha publicado en su sitio web unos pequeños resúmenes de cada uno de sus anexos se recomienda leerlos para tener una mayor conocimiento de cada Anexos, la dirección electrónica es: http://www.icao.int/icaonet/anx/spanish/info/annexes_booklet_es.pdf
[74] Para la obtención de los Anexos de la OACI se lo puede comprar electrónicamente en la página web: http://store1.icao.int/mainpage.ch2, o solicitar ayuda en la DGAC.

El origen del Anexo 16 de la OACi se remonta al16º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI celebrada en la ciudad de Buenos Aires en 1968, donde se obtuvo la resolución *A16-3: Ruido producido por la Aeronaves en las proximidades de los aeropuertos*.

Es necesario citar una de las consideraciones a mi juicio más importantes que se toma en dicha resolución:

"Considerando que el problema del ruido de la aeronaves es tan serio en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo que la reacción del público está aumentando, hasta el punto de causar gran preocupación, y que requiere urgente solución.[75]"

Se decidió por medio de la Asamblea encargar al Consejo cuatro puntos:

1. Que convoque, tan pronto como sea posible y teniendo en cuenta la necesidad de proceder a la preparación apropiada, una conferencia internacional patrocinada por la OACI para examinar el problema que plantea el ruido producido por las aeronaves en la proximidad de los aeropuertos;

2. Que formule especificaciones internacionales y los correspondientes textos de orientación sobre el ruido producido por las aeronaves;

3. Que incluya en los Anexos y demás documentos pertenecientes, existentes y posiblemente en un Anexo independiente dedicado al ruido, textos tales como la descripción del ruido de las aeronaves y los métodos para la medición del mismo, así como las limitaciones que convendría imponer al ruido producido por las aeronaves que afecta a las poblaciones situadas en la proximidad de los aeropuertos; y

4. Que vaya publicando progresivamente estos textos, comenzando lo antes posible.

[75] Resolución A16-3, ruido producido en la proximidad de los aeropuertos, 16º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI

Como respuesta a la petición formulada por la Asamblea de la OACI en la resolución A16-3 se celebró en Montreal en los meses de noviembre y diciembre de 1969 la conferencia especial sobre el ruido producido por las aeronaves en las proximidades de los aeródromos para examinar los siguientes aspectos relacionados con los problemas del ruido producido por las aeronaves:

a) Procedimientos para describir y medir el ruido producido por as aeronaves;

b) Tolerancia humana al ruido producido por las aeronaves;

c) Homologación de las aeronaves en cuanto al ruido;

d) Criterios para la formulación de procedimientos operacionales para atenuar el ruido de las aeronaves;

e) Reglamentación de la utilización de los terrenos; y

f) Procedimientos para atenuar el ruido producido por los motores cuando se prueben en tierra.

Producto de dicha conferencia la OACI crea el Comité sobre el ruido producido por las aeronaves, el Comité tuvo seis reuniones desde 1972 hasta 1981, año en la cual recopilo todos los anexos trabajados en torno al tema y decidió crear el Anexo 16 al Convenio de la OACI bajo el nombre: “Protección del Medio Ambiente” el cual se lo publica bajo dos volúmenes; Volumen I – Ruido de las aeronaves y Volumen II – Emisiones de Motores de Aeronaves. Por tratarse de un tema que se encuentra en constante evolución, ya sea por las exigencias de la sociedad o por los avances tecnológicos en materia aeronáutica, la OACI hasta la fecha ha sacado cinco ediciones del Anexo 16, siendo la primera edición antes ya mencionada en el año de 1981, la segunda edición en 1988, la tercera edición en 1993, la cuarta edición en 2005 y la última edición de la cual a continuación se hará un breve análisis fue publicada en el año 2008.

2.3.2.- El Anexo 16 de la OACI, Volumen I

Al tratar el tema de la contaminación acústica producto de la actividad aeronáutica es necesario revisar el volumen I del Anexo 16 ya que el Volumen II trata sobre las emisiones de las aeronaves es decir problemas con la emisión del CO2 producto de la actividad aeronáutica, el Volumen I del Anexo 16 se encuentra estructurado de la siguiente manera, junto con una síntesis de cada punto:

- Preámbulo: contiene una completa reseña histórica de ocho páginas donde nos explica la mayoría de acontecimientos que se han dado para la implementación del anexo en mención además de los respectivos cambios que se han efectuado al anexo.

- Parte I Definiciones: algunos términos aeronáuticos que ayudaran a una mejor comprensión del anexo.

- Parte II Homologación Acústica de Aeronaves: a su vez consta de trece capítulos, donde se subdivide a las aeronaves, según su peso, año de fabricación, aviones subsónicos y supersónicos, en esta parte básicamente en cada capítulo dependiendo de la aeronave.

- Parte III Medición del ruido para fines de vigilancia: se recomienda que el método de medición del ruido de las aeronaves que se encuentra en el apéndice 5 del Anexo en estudio se utilice para fines de vigilancia.

- Parte IV Evaluación del ruido en los aeropuertos: se busca facilitar las comunicaciones en el plano internacional entre los Estados que han adoptado diversos métodos de evaluación de ruido para planificar la utilización de los terrenos, se recomienda utilizar la metodología descrita en el Método recomendado para calcular las curvas del nivel de ruido en la vecindad de los aeropuertos (Cir 205).

- Parte V Enfoque equilibrado para la gestión del ruido: son métodos que se podrían utilizar para reducir el nivel de ruido en un aeropuerto concretamente, es decir como un estudio de impacto ambiental.

- Apéndices: consta de seis partes donde en cada una se establecen mecanismos para la medición del ruido, monitoreo, maneras para tabular los datos dependiendo del tipo de aeronaves y la fecha de fabricación dicha sección guarda correlación con el capítulo II del anexo.

Como ya se ha expuesto anteriormente los anexos técnicos de la OACI son recomendaciones que hace dicho órgano internacional a todos los estados miembros con el objetivo de que se los aplique en sus respectivos países y mejor aun si dicha norma pasa por un proceso de homologación para convertirse en norma obligatoria dentro del marco jurídico de los países miembros.

Un concepto muy acertado que sintetiza en pocas palabras el anexo 16 de la OACI, se lo obtuvo mediante una consulta realizada al abogado Gustavo Moreno, funcionario de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, abogado especialista en Derecho Aéreo y Espacial, quien nos dijo lo siguiente:

“El Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil se detiene en dos aspectos fundamentales a saber: la contaminación sonora (Ruido) por una parte y por la otra, la calidad del aire (Emisiones contaminantes), cabe agregar que dichos temas parten del criterio de disminución del impacto en la fuente; esto es, que tanto el ruido como las emisiones contaminantes deben tratarse no desde sus efectos sino desde sus causas; en otra palabras, las plantas motrices deben ser menos ruidosos (Etapa de ruido) y más eficientes en su rendimiento (Menos emisiones contaminantes)”.

2.4.- Convenio de Roma de 1952, Daños causados a terceros en la superficie

La creación de un Convenio Internacional Aeronáutico que buscara compensar los daños creados por la actividad aeronáutica a terceros en la superficie encuentra su origen en 1933, con el Convenio de Roma, posteriormente el protocolo de Bruselas en 1938 adecuo algunas mejoras hasta la posterior creación del Convenio de Roma de 1952 del cual es objeto nuestro estudio.

El convenio sobre daños causados a terceros en la superficie, se lo crea en 1952 consta de treinta y nueve artículos que a su vez se encuentran establecidos en seis capítulos divididos de la siguiente manera:

Preámbulo

Cap. I - Principios de responsabilidad

Cap. II - Extensión de la responsabilidad

Cap. III - Garantías de responsabilidad del operador

Cap. IV - Procedimiento y prescripción de acciones

Cap. V - Aplicación del convenio y disposiciones generales

Cap. VI - Disposiciones finales

Cabe señalar que en los inicios de la investigación se consideró necesario revisar el estudio de dicho Convenio pues al ser notorio que el ruido aeronáutico afecta directamente a las personas que se encuentran en la superficie, se pensaba encontrar una vinculación entre el daño que causa la contaminación acústica a terceros en la superficie con el Convenio de Roma de 1952, sin embargo dicha vinculación no se encuentra estipulada por el Convenio, de esta manera resulta innecesario realizar un análisis a dicho Convenio como se lo ha hecho en los convenios anteriores.

Considero importante citar cuál es el verdadero espíritu que llevo a la creación del Convenio, dicho espíritu se encuentra claramente plasmado en su preámbulo, el cual nos dice: “animados por el deseo de garantizar una reparación equitativa hacia las personas que sufren daños causados en la superficie por aeronaves extranjeras[76], limitando al mismo tiempo, en forma razonable, el alcance de las responsabilidades originadas por dichos daños, con el fin de no entorpecer el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional y, del mismo modo convencidos de la necesidad de unificar por medio de un convenio internacional, en la mayor extensión posible, los preceptos vigentes en los diversos países respecto a las responsabilidades originadas por dichos daños.”[77]

De la simple lectura que se puede dar al preámbulo del Convenio se deduce muy claramente la intensión de garantizar una reparación equitativa hacia las personas que sufren daños causados en la superficie, resulta lógico pensar que las personas afectadas por la contaminación acústica deberían ser parte de este convenio, pero lo establecido en la parte final primer párrafo del artículo primero del convenio el cual citamos a continuación: “Sin embargo, no habrá lugar a reparación, si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables[78]” el artículo en mención cierra la puerta a iniciar posibles reclamos sobre ruido aeronáutico tal como el jurista Argentino Videla Escalada resalta en su obra de la siguiente manera: “Esta disposición ha originado dificultades debido a que la causa más frecuente, en la actualidad, de daños a terceros en la superficie, es el ruido de las aeronaves y se ha pretendido que el precepto transcripto tiene la finalidad de impedir toda reclamación fundada en este hecho dañoso, sobre la base de expresiones formuladas en la reunión de México por el presidente de la comisión redactora del

[76] Cabe señalar la peculiaridad de este convenio ya que se aplicara cuando los daños que se causen a terceros provengan de una aeronave extranjera, y que la matrícula de la aeronave extranjera sea de un país que haya ratificado dicho convenio, caso contrario no procederá la aplicación del convenio, como en el caso Argentino, Fallo Rossi Sarubbi, Maximiliano José c. Cielos del Sur S.A. y otros, numero 11 párrafo segundo. Fuente: Planeta ius, Fallo Rossi Sarubbi, Maximiliano José c. Cielos del Sur S.A. y otros, http://www.planetaius.com.ar/fallos/jurisprudencia-r/caso-Rossi-Sarubbi-Maximiliano-Jose-c-Cielos-del-Sur-SA-y-otros.htm, 05 de Julio del 2010 , 18:20

[77] Preámbulo, Convenio de Roma de 1952, Preámbulo.

[78] Art 1 párrafo primero parte final, Convenio de Roma 1952..

proyecto que, posteriormente, fue base del texto del convenio de 1952[79]", con lo ya expuesto se hace una reflexión para que de darse el caso de un nuevo convenio con este carácter se busque también cubrir a las personas que se encuentran afectadas por el ruido.

Tal como señala el jurista Videla Escalada en su obra: "Creemos, por nuestra parte, que, en el ámbito del convenio internacional, es imprescindible arribar a igual solución para asegurar la justa reparación de los perjuicios ocasionados a los terceros e la superficie por el ruido, causal de daños que ha magnificado su importancia a partir de la aparición de los aviones a reacción y que la verá crecer aún más a medida que se extienda el uso de los aparatos supersónicos".[80] Es necesario señalar que la publicación de la obra consultada es del año 1976 época en la cual iniciaba operaciones comerciales la aeronave Concorde la cual podía volar a velocidades supersónicas, produciendo un mayor ruido que las aeronaves comunes a tal punto que en 1977 en la ruta Bahréin – Singapur entre el 9 y el 13 de diciembre, gran parte del vuelo se lo hacía a velocidad subsónica ya que sobrevolaban zonas habitadas (hasta los pastores nómadas de Arabia Saudita se quejaron de que sus camellos habían dejado de reproducirse por el ruido del Concorde).[81]

[79] Videla Escalada. *Derecho Aeronáutico*, Victor P. De Zavalia Editor, 1976, Tomo IV Volumen B 1976 pg. 632
[80] Idem pg 633.
[81] Avión revue internacional, Aviación comercial 40 años del Concorde, Núm. 322 Abril 2009 pg. 50

2.5.- Legislación Aeronáutica Española

La vanguardia que España lleva dentro del Derecho Aeronáutico Hispanoamericano debe en gran medida a tener el apoyo de la Comunidad Europea, la cual por medio de convenios y acuerdos han logrado que toda Europa tenga un cielo único Europeo, además de la infraestructura y el tráfico mundial aeronáutico que se desarrolla en su territorio, todo esto sin desmerecer los enormes aportes que promueve la OACI.

El objetivo de este subcapítulo es investigar la manera como España ha tratado la contaminación acústica, para lo cual se estableció contacto con (AENA) Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, esta institución fue creada bajo Real Decreto 4/1990, con fecha 29 de junio, dentro del Real Decreto se establece en su artículo 82, la creación de AENA, la cual será adscrita al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, posteriormente en 1991 nuevamente bajo la figura de Real Decreto 905/1991, se aprueba el Estatuto del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, otorgando competencia, funciones tal como lo establece su artículo primero: "tendrá como misión, en el ámbito de sus competencias, contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, ofreciendo una calidad de servicio acorde con la demanda de clientes y usuarios, en el marco de la política general de transportes del Gobierno, sin perjuicio de las competencias que, en actividades relacionadas con el ejercicio de funciones soberanas, puedan corresponder a otros departamentos ministeriales."[82]

Pese a no ser la autoridad aeronáutica competente dentro de su territorio, y por tanto no crear legislación aeronáutica, se decidió contactar consultar con AENA[83], ya que cuenta con un Centro de Documentación y Publicaciones, lugar donde además de buscar legislación aeronáutica Española y a nivel mundial, existen múltiples publicaciones aeronáuticas, además que se otorga atención a los usuarios del mundo por medio de su correo electrónico, de esta manera se consultó sobre las normas, regulaciones que tiene

[82] Artículo 1, Real Decreto 905/1991 del 14 de Junio de 1991, Estatuto del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

[83] Para ingresar al Centro de Documentación y Publicaciones de AENA, se recomienda usar el siguiente link: http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=CentroDocumentacion.

España dentro de su ordenamiento jurídico, de esta manera pasaremos a enunciar los Reales Decretos y Leyes con las que España cuenta para mitigar la contaminación acústica. (Para revisar la respuesta concedida por AENA en torno a la contaminación acústica se recomienda revisar el Anexo 01 de esta Tesis)

2.5.1.- Reales Decretos con aplicación del Anexo 16 de la OACI

De esta manera y al ser parte España de la OACI ha tomado el Anexo 16 de la OACI, Protección del medio ambiente Volumen I Ruido de las aeronaves para incorporarlos en su legislación por medio de Real Decreto, de esta manera el primer Real Decreto Nº 873 en materia de contaminación acústico se lo celebro el 29 de Mayo de 1987, ya para esas fechas se consideraba el problema de las perturbaciones sonoras, de tal manera que se buscó actuar sobre el ruido de las aeronaves, para la protección del medio ambiente, básicamente lo que se aplico fue la parte final del real decreto que dice: "A partir del 1 de enero de 1988, no podrán ser utilizados en territorio español los aviones a reacción subsónicos civiles que no estén matriculados en un Estado miembro de la Comunidad Europea y que no cumplan con especificaciones por lo menos iguales a las normas que figuran en la segunda parte, capítulo 2 del volumen I del anexo 16/5 del Convenio OACI."[84]

Posteriormente en 1990 surge bajo otro Real Decreto Nº 1256 con fecha 11 de octubre, para la limitación de emisiones sonoras de los aviones a reacción subsónicos civiles, se establece parámetros para la aplicación del Decreto que tendrá aplicación en aeronaves civiles de reacción subsónicas cuya masa máxima de despegue sea superior a 34.000 kilogramos y cuya capacidad exceda de 19 puestos, la aplicación del Anexo 16 de la OACI nuevamente se hace presente cuando en la parte final del artículo 2 se establece lo siguiente: "solo podrán ser utilizados en territorio nacional a condición de que se les haya concedido una certificación acústica que responda a normas equivalentes, o como mínimo, a las especificaciones en el anexo 16 del Convenio de Aviación Internacional, volumen I, segunda parte, Capitulo 3, segunda edición (1988)".[85]

Para terminar este grupo de Reales Decretos que tienen como objetivo principal lo que dice en sus títulos: "limitación del uso de aviones subsónicos civiles", en el año de 1992 se dicta el Real Decreto 1422 con fecha 27 de noviembre, dicho Decreto establece

[84] Número 2 del Artículo 7 del Real Decreto 873-1987, del 29 de mayo de 1987.
[85] Parte final del Artículo 2 del Real Decreto 1256/1990, del 11 de Octubre de 1990.

requisitos para la utilización de aeronaves, exclusiones, excepciones además se establece en su artículo 6 que: “Las compañías aéreas, con la autorización del ministerio de Obras Públicas y Transportes, no estarán obligadas, por razón de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, a dar de baja de matrícula a más 10 por 100 anual de los aviones de su flota subsónica civil que no cumplan las normas del capítulo 3 del mencionado anexo 16.”[86] Dicho artículo creo en su momento inconvenientes en la interpretación de la proporción de aviones que se deberán dar de baja anualmente en el registro español de matrículas de aeronaves, de tal manera que tres años después con fecha 3 de marzo de 1995 se crea el Real Decreto 325/1995 por el que se modifica el Real Decreto 1422/1992 de 27 de noviembre de 1992, una vez aclarado con el nuevo Decreto Real el porcentaje efectivo que se deberá dar de baja anualmente también se hace una aclaración que los aviones subsónicos únicamente se los tomara en cuenta los que sean a reacción dejando de lado las aeronaves de turbohélice, de esta manera se terminaría de presentar los Decretos Reales Españoles, que buscan limitar el uso de aviones a reacción subsónico civiles, puesto que la información enviada de AENA nos facilitó únicamente los ya expuestos sin embargo, por la lectura de los documentos aeronáuticos recibidos, se sabe de la existencia de otro Real Decreto 1908/1999, con características muy parecidas a sus anteriores, es decir reducción del ruido en la fuente, con fecha 17 de Diciembre, se modifica nuevamente de forma parcial al Real Decreto 1422/1992, estableciendo nuevos paramentos para las aeronaves, la creación del Real Decreto de 1999 obedece a las Directivas en materia ambiental que constantemente, se encuentra desarrollando la Comunidad Europea, en este caso corresponde a las Directivas 98/20/CE Y 1999/28/CE.

Evidentemente al tratarse de un tema en gran medida técnico, y por ser una tesis en Derecho no se busca profundizar en la aplicabilidad o viabilidad de los Decretos, pero se busca demostrar jurídicamente como España ha buscado limitar las emisiones acústicas de las aeronaves teniendo como referente el Anexo 16 de Chicago y las Directivas de la Comunidad Europea.

[86] Art 6 Bajas en el Registro de matrícula de aeronaves, Real Decreto 1422/1992, del 27 de Noviembre de 1992.

2.5.2.- Real Decreto, para regular los procedimientos, para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos.

El aporte de la Comunidad Europea para mitigar la contaminación acústica es muy amplio basta con citar la Directive 2002/30/EC of the European Parlament and of the Council of 26 March 2002, la Directiva redactada en idioma inglés, por medio de la información proporcionada por AENA, se informó que existe una transposición para su uso en España, por medio del Real Decreto 1257/2003 del 3 de Octubre por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, el Real Decreto consta únicamente de 12 artículos los cuales como con otros convenios o leyes presentamos su estructura:

- Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.
- Artículo 2. Objetivos.
- Artículo 3. Definiciones.
- Artículo 4. Normas generales.
- Artículo 5. Normas de evaluación.
- Artículo 6. Normas sobre la introducción de restricciones operativas destinadas a retirar las aeronaves marginalmente conformes.
- Artículo 7. Exenciones para aeronaves matriculadas en países en desarrollo.
- Artículo 8. Exenciones para vuelos de carácter excepcional.
- Artículo 9. Consulta y transparencia.
- Artículo 10. Publicidad previa.
- Artículo 11. Comunicaciones a la Unión Europea.
- Artículo 12. Derecho de recurso.

En un principio se podría pensar que el presente Real Decreto no es más que una versión mejorada de los demás ya expuestos, pero de la lectura y comprensión del documento se evidencia la introducción del concepto de enfoque equilibrado que en palabras del mismo Real Decreto nos otorga una definición: “el enfoque con arreglo al cual se examinarán las posibles medidas disponibles para hacer frente al problema del ruido en un aeropuerto, atendiendo en particular a las repercusiones previsibles de una reducción de la contaminación acústica generada por las propias aeronaves, a las de la ordenación y la gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas.”[87]

Por medio de este Real Decreto se establece el crear normas que tiendan a facilitar la introducción de restricciones operativas en los aeropuertos, además de una gestión y uso del suelo, restricciones operativas y demás, la aplicación de todos estos principios se los usara para el debido cumplimiento de objetivos como: limitar o reducir el número de personas que padecen los efectos dañinos del ruido de los aviones, facilitar el logro de objetivos definidos de reducción del ruido de los aviones en los diferentes aeropuertos, es decir lo que se busca con este objetivo es que cada aeropuerto utilices las mejores políticas ambientales dependiendo de sus recursos, permitir una posibilidad de elección entre las medidas disponibles con el fin de lograr el máximo beneficio medioambiental con el mínimo coste posible. Resulta muy satisfactorio saber cómo la evolución de las normas aeronáuticas acústicas en España no se limitan a simples limitaciones de ruido, gracias a un enfoque equilibrado se logra mejores resultados.

De la misma manera la institución encargada de trabajar en un enfoque equilibrado para los problemas provenientes de la contaminación acústica será la Dirección General de Aviación Civil.

Para la implementación de restricciones operativas, se necesitara recabar previamente los estudios e informes que sea preceptivos, además de efectuar consultas a las partes interesadas, de esta manera se garantizara la proporcionalidad y legitimidad de la medida

[87] Articulo 3 letra G del Real Decreto 1257/2003 de 3 de octubre del 2003.

además del procedimiento de adopción, se respetara el proceso de publicidad establecido en el artículo 10 del presente Real Decreto.

2.5.3.- La Ley 5/2010

Por la información proporcionada por AENA, también se menciona la Ley 5/2010[88] que modifica la Ley 48/1960 de Navegación y que introduce la obligación de aprobar servidumbres acústicas para los grandes aeropuertos, esta ley basaba principalmente en la Resolución A35/5 de la 35 Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), busca garantizar el justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los dueños de los bienes subyacentes.

La ley 5/2010 en su preámbulo obliga al cumplimiento de 2 situaciones:

- Obliga al Estado a garantizar que en las poblaciones circundantes a los aeropuertos se respetan los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal, así como a establecer servidumbres acústicas, con las correspondientes medidas correctoras, para el caso en que se superen dichos objetivos.

- Obliga a la Autoridad aeronáutica y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado por la infraestructura y a adoptar las medidas necesarias para compatibilizar su explotación eficiente von los derechos de lis dueños u ocupantes de los bienes subyacentes[89].

Es necesario mencionar que se establece la creación de servidumbres acústicas, pese a no tener un concepto dentro de la ley, es posible acudir a la Ley del Ruido Española conocida también como la Ley 37/2003, con fecha 27 de noviembre del mismo año, la obtención de un concepto para las servidumbres acústicas, dicha norma define como: "los sectores del territorio situados en el entorno de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, portuario o de otros equipamientos públicos.[90]" Al ya tener una definición de lo que la ley considera como servidumbres acústicas, entendemos que las

[88] Ley 5/2010 del 17 de Marzo, que modifica la Ley 48/1960 del 21 de julio, de Navegación Aérea.
[89] Preámbulo, Ley 5/2010 del 17 de Marzo.
[90] Ley del Ruido, LEY 37/2003, de 17 de noviembre, Exposición de motivos, España.

inmediaciones aeroportuarias, serán determinadas como servidumbres acústicas aeroportuarias, en la legislación española. Delimitar la cantidad de terreno que se considere como una servidumbre aeronáutica, se lo lograra por medio de los mapas de ruido.

La Ley 5/2010 consta de un solo artículo puesto que únicamente reemplaza lo establecido en la Ley de Navegación Aérea, ley 48 de 1960, que es su artículo 4 dice: "Los dueños de bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios que ésta les cause."[91] Resulta muy interesante el saber que ya para los años sesenta, se tenía muy en claro las molestia que podían causar la operación aeronáutica, por lo que la Ley 5/2010 al modificar ese artículo establece mecanismos y principios, para subsanar las molestias causadas. Se reconoce el derecho de los dueños u ocupantes a ser resarcidos conforme la legislación española, tratados internacionales y el Derecho Comunitario, de los daños y perjuicios que se les ocasionen como consecuencia de su deber de soportar la navegación aérea.

Se buscara el justo equilibrio entre los intereses que genere la actividad aeronáutica en la economía nación con los derechos de las personas en todos sus ámbitos, siendo obligación del Estado ejecutarlo.

De esta manera la ley 5/2010 garantiza a la colectividad afectada a que los aeropuertos respeten los objetivos de calidad acústica que se encueren fijados en la normativa aplicable, de la misma manera la colectividad deberá obligatoriamente soportar los niveles sonoros, y demás que se genera por la actividad aeronáutica, sin embargo en caso de existir incumplimiento, la colectividad podrá denunciarlos y encontrar medidas compensatorias.

La creación de planes de acción en los aeropuertos, para establecer medidas correctoras, así como también medidas compensatorias. La instauración una comisión mixta sirve de

[91] LEY 48/1960, De 21 DE Julio, Sobre Navegación Aérea, Legislación Española.

gran apoyo para el cumplimiento de esta ley, ya que la comisión mixta se la creara en cada aeropuerto.

Como se evidencia del breve análisis del la ley 5/2010, se da un gran avance al cumplimiento de las servidumbres acústicas, tanto para las personas afectadas, como para los órganos contaminantes (aerolíneas, aeropuertos) ya que con la participación de todas las partes, se busca un justo equilibrio.

Gracias a la información proporcionada por AENA, se encontró grandes aportes de la Legislación Española, y su manera de enfocar el problema, para así buscar solucionar la contaminación acústica, como ya se expresó anteriormente toda la legislación revisada responde al gran aporte que realiza la OACI y la Unión Europea

2.6.- Legislación Aeronáutica Argentina

Escoger a la República Argentina entre los demás países de América Latina, para revisar cómo afronta la contaminación acústica, obedeció a los siguientes criterios:

- Dentro del nuestro medio aeronáutico se considera a la Argentina como uno de los países pilares para el desarrollo del Derecho Aeronáutico en Sudamérica.

- El surgimiento de juristas como: Federico Videla Escalad, Mario O Folchi, principales referente y autores de grandes obras en Derecho Aeronáutico.

- Además de ser el único país en Sudamérica donde se ofrece una especialización en Derecho Aéreo y del Espacio, fueron motivos convincentes para la elección de dicho país.

De la misma manera como se procedió a recabar la información de la Legislación Española, se buscó ayuda dentro de las instituciones aeronáuticas argentinas, obteniendo una respuesta a la petición por parte de la Administración Nacional de Aviación Civil Argentina por sus siglas (ANAC), específicamente el Departamento de Normativa Aeronáutica. (Favor revisar Anexo 2).

De la información obtenida por ANAC, se nos comunica que existe la DNAR 36, denominada estándares de ruido: certificación y tipo de aeronavegabilidad y una Regulación Argentina de Aviación Civil por sus siglas RAAC, denominado parte 91 Reglas de vuelo y operación general subparte I - límite de ruido de operación y además .

A continuación se dará una revisión a cada norma.

2.6.1.- DNAR 036 Estándares de ruido: Certificación tipo y de aeronavegabilidad de aeronaves

La creación de la DNAR 036 inicialmente se pensaría que fue en 1987 por medio del Decreto Nº 1.4986, el cual en su artículo primero establece: "Adóptese para la Aviación Civil de la Republica de la Argentina las normas y procedimientos relativos a la aeronavegabilidad que integraran el presente Anexo I, las que constituirán el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina.[92]"

El tener un reglamento de aeronavegabilidad que a su vez se componga de las normas y procedimientos relativos con la actividad que se desarrolla, sin embargo no se adjuntó ningún anexo como decía el decreto, posteriormente con el paso de los años y dependiéndolo de las necesidades se agregaron los anexos técnicos que en su conjunto conforman el reglamento de aeronavegabilidad argentino, oficialmente en 1999 se dio una modificación, adaptación y complementación al reglamento de aeronavegabilidad de la República de Argentina por medio de la disposición 213, dentro de lo establecido en esta disposición, es importante citar uno de sus considerandos:

"Que es necesario la adaptación de dichas Normas y Procedimientos con las regulaciones en Materia de Aeronavegabilidad dictadas por la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA) y las dictadas por la Autoridad de Aviación Conjunta de la Unión Europea (JAII[93])"

De esta manera queda evidenciado que el Reglamento de Aeronavegabilidad Aeronáutico es un compendio de normas técnicas, que constantemente se encuentran en modificación, dependiendo de las exigencias de la aeronavegabilidad, de la información proporcionada la DNAR 036 se da en septiembre de 1995, por medio de la Dirección

[92] Decreto Nº 1.496, Adóptese normas y procedimientos relativos a la aeronavegabilidad, Articulo 1, 14 de octubre de 1987, Buenos Aires Argentina.
[93] Disposición 213 /99, Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina T.O., Considerando, Octubre 20 de 199, Buenos Aires Argentina.

Nacional de Aeronavegabilidad, en si la DNAR 36 es una adopción por la cual: "La Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA) adoptara la FAR PART 36: NOISE STANDARS ARICRAFT TYPE AND AIRWORTHINESS CERTIFICATION de la Federal Aviation Aministation (FAA) de loa Estados Unidos de Norteamérica en idioma inglés, íntegramente, con todas sus enmiendas, modificaciones y Apéndices".[94] También en caso de existir alguna actualización por parte de la FAA en la FAR Part 36, de la misma manera se las adoptara en la DNAR Parte 36.

Se entiende que la decisión de adoptar la regulación F.A.R. 036 responde al desarrollo que la Administración Aeronáutica de Estados Unidos maneja, podría ser una opción acertada si existiera un proceso de adopción real de la norma es decir traducirla al idioma original español y a su vez revisar la aplicabilidad o no de dicha norma, lo que daría a entender que la aplicación de la DNAR 36 en la actualidad no se la puede dar, ya que no ha pasado por un proceso de adopción efectivo incluso cuando se la creo no se adjunta el documento al cual se hace referencia, estas observaciones realizadas fueron enviadas al Departamento de Normativa Aeronáutica de la Administración Nacional de Aviación Civil, solicitando mayor información sobre la RDAC 36, en lo referente a su aplicación dentro de la República de Argentina, por lo que se tuvo la siguiente respuesta:

"*Estimado Lenin: compartimos plenamente su inquietud y en ese sentido este Departamento se encuentra abocado desde hace ya un tiempo a la integración en un cuerpo normativo único (denominado RAAC - Regulaciones Argentinas de Aviación Civil) de todas las normas que regulan la actividad aeronáutica en la República Argentina, entre las cuales se encuentran las distintas Partes DNAR (la 36 incluida).*
Una vez cumplido este primer paso, el siguiente será la traducción de aquellas Partes que en su momento fueron adoptadas en su idioma original, aunque para ello deberemos tener en cuenta el obstáculo que representa el hecho que al tratarse de temas técnicos muy específicos, las personas encargadas requieren poseer no solo el dominio del idioma inglés sino también un vasto conocimiento y experiencia en el área aeronáutica que se abarque.
Este último punto es el que, estimamos, ha llevado a distintos países de Sudamérica

[94] Reglamento de Aeronavegabilidad, DNAR 36 – Estándares de ruido: Certificación tipo y de aeronavegabilidad de aeronaves, Adopción, Republica de Argentina, Septiembre de 1995

(Ecuador y Argentina entre ellos) a adoptar en su momento las normas en cuestión en su idioma original."[95]

La respuesta obtenida nos da a entender, del problema que en la actualidad existe al momento de aplicar la DNAR 36, por lo que la misma Autoridad Aeronáutica Argentina espera se pueda solucionar y de hecho algunas ya han sido solucionadas con la creación de las normas RAAC.

[95] Respuesta obtenida vía correo electrónico, por el Departamento de Normativa Aeronáutica de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC, Buenos Aires, Republica de Argentina, Mayo 24 del 2011.

2.6.2.- RAAC PARTE 91 Reglas de vuelo y operación general

La Parte 91 de las RAAC, se denominada: reglas de vuelo y operación de las aeronaves, se encuentra inmersa dentro de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), la parte 91 es objeto de en nuestro estudio únicamente la Subparte I – Límites de Ruido de Operación, por la cual se describen los límites de ruido de operación para las aeronaves civiles en la República de Argentina su estructura es la siguiente:

- Titulo
- Aplicación
- Regulación Aplicable
- Limitación de operación: Aviones turborreactores subsónicos
- Aviones para tareas agrícolas y de lucha contra incendio: Limitaciones de ruido de operación.

El objetivo de esta regulación busca lo mismo que los primeros reales decretos españoles revisados, es decir restringir el uso de aeronaves que hasta una fecha limite no cumplan con los requisitos técnicos exigidos y hasta que se llegue a la feche fijada en algunas aeronaves, lo que se denominada como periodo de transacción para las aeronaves con niveles de ruido de Etapa 2 establecidos en la DNAR Parte 36, o deberán complementar los procesos de atenuación de ruido. Para la aplicación de lo establecido en esta regulación se necesita de la DNAR 036 ya que en dicha norma deberían establecerse los niveles de ruido etapa 2 y etapa 3 Capítulo 3 de la DNAR Parte 36.

3.- Capitulo III LEGISLACIÓN A NIVEL NACIONAL

3.1.- Constitución de la República del Ecuador

La actual Constitución de la República del Ecuador fue publicada en nuestro Registro Oficial N° 449, con fecha 20 de Octubre del 2008, en su capítulo II artículos 14 y 15, nos habla sobre el derecho al buen vivir, aclara en su sección segunda explicando que dicho derecho es el que tienen las personas a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, en la actualidad existen varios estudios tanto a nivel OACI, como la OMS Organización Mundial de la Salud y demás instituciones que nos hablan de las repercusiones físicas que produce la contaminación acústica a las personas que se encuentran en constante exposición , siendo una de las principales fuentes las emisiones aeronáuticas[96].

De la misma manera la Constitución obliga al Estado a promover, tanto en el sector público como el privado, el debido uso de tecnologías ambientalmente limpias, energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto, la Constitución de esta manera está promoviendo que las actividades que de por si tengan repercusiones nocivas para sus habitantes, se desarrollen dentro de los mejores estándares tecnológicos posibles, para que de esta manera mitigar la exposición de la población a dichos agentes contaminantes, un ejemplo práctico se lo da en el mundo de la aviación, con la renovación de flota, esta práctica es muy utilizada en muchos países y especialmente los Estados Europeos son quienes llevan la vanguardia.

Dentro de los Derechos del buen vivir, la sección séptima del capítulo en mención, también nos habla del Derecho, a la salud en su artículo 32 siendo este un derecho que garantizara el Estado, cuya relación se vincula al ejercicio de otros derechos , como el derecho a la alimentación, agua, la cultura física, trabajo, seguridad social, ambientes

[96] Se recomienda leer el Informe sobre los efectos adversos del ruido ambiental, englobando el ruido producido por el transporte aéreo, realizado por el Centro de investigaciones en epidemiologia ambiental (CREAL), Barcelona, Diciembre del 2010. Para tener una mejor noción de los estudios científicos que demuestran los efectos nocivos de la contaminación acústica.

sanos entendiéndose por este libre de toda contaminación incluyendo la acústica, para lograr este objetivo trazado en nuestra Constitución es necesario aplicar lo que establece el Artículo 15 de la Constitución en lo referente al uso de tecnologías ambientales limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.

Los Derechos y Garantías que la Constitución otorga al Estado, deberán cumplirse por medio de sus obligados directos, lo que recae en la administración pública, tal y como lo establece nuestra Carta Magna en su artículo 226 cuando nos habla de la administración pública, que nos dice: " Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal, tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los Derechos reconocidos en la Constitución[97]", por lo que se debe invocar el Derecho a un ambiente sano específicamente libre de contaminación acústica producto de la actividad aeronáutica.

Obtener todo lo establecido en párrafos anteriores, es decir el pleno goce del buen vivir por medio de un ambiente sano, implicaría una sociedad libre de contaminación acústica aeronáutica, entre sus objetivos, el mecanismo como por medio de la Constitución se lograría este objetivo se encuentra en nuestro artículo 275 de la Carta Magna el cual nos dice:

"Art. 275.-El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir, del sumak kawsay.

El Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución. La planificación propiciará la equidad social y territorial, promoverá la concertación, y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente.

[97] Constitución del Ecuador, Articulo 226.

El buen vivir requerirá que las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades gocen efectivamente de sus derechos, y ejerzan responsabilidades en el marco de la interculturalidad, del respeto a sus diversidades, y de la convivencia armónica con la naturaleza."[98]

Como se evidencia de la lectura se busca por medio del régimen de desarrollo, se trabaje en la creación de los mecanismos organizados, sostenibles y dinámicos, para que de esta manera se realice de una óptima ejecución el buen vivir, todo esto por medio de la debida planificación que el Estado preverá para el desarrollo sostenible, para obtener un verdadero cumplimiento del Estado en lo concerniente al buen vivir se requería que todos los integrantes del Estado gocen efectivamente de sus derechos, en este caso del derecho al buen vivir que se ve de mejor manera reflejado dentro de un ambiente sano.

[98] Constitución del Ecuador, Articulo 275

3.2.- Acuerdos Internacionales incorporados a nuestro ordenamiento jurídico

Como ya se ha expuesto anteriormente la estructuración jurídica que en la actualidad ostenta el Derecho Aeronáutico a nivel mundial, en gran porcentaje es producto de la Convención de Chicago celebrada en 1944, sin embargo este no es el primer Convenio en materia aeronáutica, del cual el país fue parte tal es así que, Luis E Yánez en su obra ya mencionada nos expone las cinco convenciones aeronáuticas internacionales anteriores a la que se dio en Chicago:

NOMBRE	Año	Estado	Siglas
Convenio para la Reglamentación de la Navegación aérea. CONVENIO DE PARIS	1919	Expirado	C.I.N.A.
Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea. CONVENIO DE MADRID	1926	Expirado	C.I.A.N.A.
Convención Panamericana sobre Aviación Comercial CONVENCION DE LA HABANA	1928	Expirado	----------
Acuerdo sobre el Transito de Aviones, Buenos Aires	1935	No tuvo vigencia	----------
Conferencia de Lima para la creación de la Comisión Americana Permanente Aeronáutica	1937	No tuvo vigencia	C.A.P.A.
Convenio sobre Aviación Civil CONVENIO DE CHICAGO	1944	Vigente	O.A.C.I.[99]

Una vez ya conformada la Organización de Aviación Civil Internacional, a lo largo de sus sesenta y cinco años de historia ha celebrado una gran cantidad de convenios, protocolos, acuerdos, sobre diversos temas aeronáuticos en su página web oficial[100] es posible acceder a un registro de todos los países signatarios de la OACi y la situación de cada país con respecto a los instrumentos de Derecho Aeronáutico Internacional.

A continuación se establece los instrumentos:

Número	Nombre	Fecha de la firma	Fecha de ratificación o adhesión	Fecha de vigencia
1.	Convenio sobre Aviación Civil Internacional Chicago	7/12/44	20/8/54	19/9/54
2.	Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales Chicago	7/12/44	28/7/83	28/7/83
3.	Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Buenos Aires,	27/9/68*	----	24/10/68
4.	Protocolo relativo al texto auténtico cuatrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Montreal	30/9/77**	19/1/78	16/9/99
5.	Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves Ginebra, 19/6/48	--	14/7/58	12/10/58

[99] Luis E Yánez, Derecho Aeronáutico Ecuatoriano, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito 1983, pg. 34.
[100] www.icao.org

6.	Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras Roma, 7/10/52	--	12/5/58	10/8/58
7.	Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional Varsovia, 12/10/29	--	1/12/69	1/3/70
8.	Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 La Haya, 28/9/55	--	1/12/69	1/3/70
9.	Protocolo de Montreal Núm. 4 Montreal, 25/9/75	--	12/2/99	12/5/99
10.	Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional Montreal, 28/5/99	--	27/6/06	26/8/06
11.	Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves Tokio, 14/9/63	8/7/69	3/12/69	3/3/70
12.	Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves La Haya, 16/12/70	19/3/71	14/6/71	14/10/71
13.	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil Montreal, 23/9/71	--	12/1/77	11/2/77
14.-	Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos	--	4/3/04	3/4/04

	ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23/9/71 Montreal, 24/2/88			
15.	Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección Montreal, 1/3/91	1/3/91	15/12/953***	21/6/98
16[101].	Convención sobre prerrogativas e inmunidades de los organismos especializados 21/11/47 – aplicación a la OACI (Anexo III), 21/6/48	--	7/7/53	7/7/53

***** Sin formular reservas en cuanto a su aceptación.

** Con reservas en cuanto a su aceptación.

*** Declaración, de conformidad con el párrafo 2 del Artículo XIII del Convenio, de que no es Estado productor.

Cabe señalar que la pagina web, nos sirvió como fuente de consulta pertenece a la Organización de Aviación Civil por sus siglas OACI y en ingles ICAO, en dicha página que se titula la situación del Ecuador con respecto a los instrumentos de Derecho Aeronáutico Internacional, aunque la página de referencia indica un total de 42 instrumentos se ha procedido a realizar una depuración puesto que algunos de ellos no se han ratificado por Ecuador, y otros son modificaciones de algunos artículos a los Convenios ya firmados, por lo que la lista queda con 16 instrumentos internacionales.

El Objetivo de presentar esta lista es demostrar que en menos de 100 años de existencia del Derecho Aeronáutico en nuestro país existen varios instrumentos internacionales que

[101]OACI, *situación del Ecuador con respecto a los instrumentos de derecho aeronáutico internacional,* http://www.icao.int/icao/en/leb/StatusForms/ecuador_es.pdf, pp 1,-,3, 27 de mayo del 2010, 10:49.

ayudan al desarrollo óptimo de la aviación mundial, pese a no existir un convenio o protocolo exclusivamente ambiental, la OACI por medio del Comité sobre la Protección del Medio Ambiental (CAEP), quien es la encargada de crear políticas aeronáuticas mundiales, tal como se lo evidencio con el Anexo 16 y demás planteamientos realizados por la OACI.

3.3.- Revisión de nuestra Legislación Aeronáutica

Los cuerpos normativos más usados en nuestra Legislación Aeronáutica Ecuatoriana son el Código Aeronáutico y la Ley de Aviación Civil, dichos cuerpos normativos con fechas de creación diferentes, es necesario precisar un concepto de dichas normas para posteriormente realizar un análisis de dichos textos, es así que según palabras del Licenciado Hernán Páez, Director de Política Aeronáutica de la Aerolínea TAME, nos presenta los siguientes conceptos:

Ley de Aviación Civil:

La Ley de Aviación Civil, viene a ser la norma adjetiva, que sobre la base del Código Aeronáutico y demás normativa internacional regula la actividad aeronáutica del país, determinando la conformación del Consejo Nacional de Aviación Civil, que es el organismo rector de la aviación nacional, sus atribuciones y obligaciones; además, la condición jurídica de la Dirección General de Aviación Civil, sus atribuciones y obligaciones, determina las responsabilidades de todos los actores de la actividad aeronáutica, es decir, las aerolíneas, tripulaciones, personal de tierra, administración, aeronaves y establece el grado de infracciones como contravenciones en diferentes grados y el procedimiento de juzgamiento de éstas.

A través de la facultad que le otorga la Ley de Aviación Civil, la autoridad aeronáutica emite las denominadas Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDACS), en las que se emiten todas las normas técnicas de la actividad aeronáutica[102].

Código Aeronáutico:

El Código Aeronáutico constituye la norma sustantiva que emite los conceptos generales de la actividad aeronáutica y sus elementos que lo constituyen, bajo los principios universales determinados en el Convenio Internacional de Aviación Civil, suscrita en Chicago.

[102] Entrevista realizada al Director de Política Aeronáutica de la Aerolínea TAME, Lic. Hernán Páez, 07 de mayo del 2010

Resulta curioso señalar que el 14 de julio de 1978 se expide el Código Aeronáutico publicado en el Registro Oficial Numero 629, mientras que la Ley de Aviación Civil se lo hace el 28 de Febrero de 1974 publicado en el Registro Oficial Numero 509, es decir en nuestra legislación primero se promulgo una norma adjetiva y luego de unos años se promulga una norma sustantiva, la explicación que se puede dar a este curioso fenómeno jurídico, gira en torno a que el Derecho Aeronáutico es una rama del derecho que se encuentra en una etapa de evolución y más aún la mayoría de países han ocupado el Convenio de Chicago como fuente para elaborar sus legislaciones internas de ahí que sería lógico entender que nuestro ordenamiento jurídico basándose en dicho Convenio opto por crear la Ley de Aviación Civil y poco años después, dar paso al Código Aeronáutico para que de esta manera dichas normas encuentren mayor legitimidad, en la actualidad, ambos cuerpos jurídicos han tenido su última codificación, la cual se publicó en el Registro Oficial Número 435 del 11 de Enero del 2007.

3.3.1.- Ley de Aviación Civil

La codificación a la Ley de Aviación Civil se publicó en la misma fecha que el código aeronáutico ecuatoriano esta ley contiene noventa y cinco artículos agrupados en seis títulos de la siguiente manera:

- TITULO I DE LA AERONAVEGACION CIVIL Y DE SUS ORGANISMOS Capítulo I Disposiciones preliminares, Capítulo II Del Consejo Nacional de Aviación Civil, Capítulo III De la Dirección General de Aviación Civil, Capítulo IV De los Subdirectores, Capítulo V Del Comité Nacional de Facilitación, Capítulo VI Del Servicio de Búsqueda y Salvamento SAR, Capítulo VII De la investigación de accidentes e incidentes;

- TITULO II DEL PATRIMONIO Y RECURSOS;

- TITULO III DEL PROCEDIMIENTO COACTIVO;

- TITULO IV DISPOSICIONES GENERALES;

- TITULO V DE LAS CONTRAVENCIONES Y SANCIONES Capítulo I Generalidades, Capítulo II De las contravenciones y sanciones a explotadores y/u operadores de aeronaves civiles, Capítulo III De las contravenciones y sanciones al personal aeronáutico, Capítulo IV Otras contravenciones, Capítulo V Disposiciones comunes a las contravenciones;

- TITULO VI EL PROCEDIMIENTO;

- DISPOSICIONES TRANSITORIAS

La Ley de Aviación Civil en sus dos primeros artículos contiene disposiciones interesantes para nuestro estudio, tal es así que atribuye al Estado la planificación, regulación, y control aeroportuario y de la aeronavegación civil dentro del territorio ecuatoriano,

concede la potestad de que dichas atribuciones las haga en forma directa o por delegación dependido de la conveniencia del Estado, dichas actividades se encontraran inmersas dentro de la normativa establecida por la Ley de Aviación Civil, Código Aeronáutico, Reglamentos y Regulaciones Técnicas más conocidas en el medio de la aviación nacional como las RDAC, con la peculiaridad que deberán estar conforme con las normas vigentes de la OACI al ser Ecuador un país miembro.

En base a la Constitución de la República del Ecuador, a la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Púbicos por parte de la iniciativa privada, es posible delegar a dichas empresas nacionales o extranjeras, las cuales mediante la figura de licitación presenten las mejores condiciones para el desarrollo, mantenimiento y mejoras de los actuales aeropuertos o aeródromos del país, tampoco se deja de lado la posibilidad de construir y operar nuevos aeródromos o aeropuertos en el país, tal es el caso del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre y otros en nuestro país.

También se establece la posibilidad de que los Municipios puedan construir, administrar y mantener aeropuertos, lo podrán hacer directamente o delegar a una empresa mixta o privada, por medio de concesión, capitalización o cualquier otra forma que la ley lo permita, previa autorización del Presidente.

La diferencia que hace el artículo segundo cuando habla del Consejo Nacional de Aviación Civil será el órgano encargado de la política aeronáutica del país, en la obra Derecho Aeronáutico Ecuatoriano del Autor Luis E Yánez menciona una definición de política aeronáutica del Jurista Argentino Mario Folchi, definiendo la política aeronáutica de la siguiente manera:

“El conjunto de principios y normas que regulan la orientación definida del Estado frente a los problemas que surgen de la actividad aeronáutica civil”, de la misma manera Luis E Yánez hace una crítica a esta definición aduciendo que carece de un principio

fundamental, de que esta política debe estar principalmente orientada a impulsar el desarrollo de la aviación comercial del país[103].

Mientras que la Dirección General de la Aviación Civil y sus dependencias será un ente regulador que mantendrá el control técnico operativo de la actividad aeronáutica nacional, de esta manera queda evidenciado las competencias que esta ley atribuye a dichos organismos.

El Director General de la Aviación Civil será la máxima autoridad dentro de la institución, lo elegirá el presidente de la Republica de una terna propuesta por el Consejo Nacional de Aviación Civil, se exigen algunos requisitos para ocupar dicho cargo como el ser Ecuatoriano de nacimiento, tener más de 30 años, poseer una experiencia mínima de diez años en actividades relacionadas con la aviación comercial, además de no tener acciones o a su vez desempeñar funciones de representación legal administración o asesoría en las compañías de aviación nacional o extranjeras que operen en el Ecuador.

El artículo sexto nos habla de las atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil, dicho artículo es muy extenso pues contiene diecisiete números que son:

"1. Generales, 2. Designaciones, contrataciones y delegaciones, 3. Regulatorias, 4. Exenciones, 5. Regulación de Tránsito Aéreo, 6. Protección a la persona, seguridad del transporte aéreo comercial, 7. Validación, 8. Derecho de acceso para inspección, 9. Obligaciones internacionales, 10. Registro o matrículas de aeronaves, 11. Certificados / licencias del personal aeronáutico, 12. Aeronavegabilidad, 13. Certificado de operador aéreo (AOC), 14. Escuelas, estaciones de reparaciones y organizaciones de mantenimiento aprobadas, 15. Certificados de aeropuertos, 16. Administrar y clasificar por categorías los aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles, incluyendo todos sus servicios de acuerdo con el plan de desarrollo aeronáutico, comercial y privado, 17. Las

[103] Cfr Luis E Yánez, Derecho Aeronáutico Ecuatoriano, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito 1983, pg. 261 & 262

demás determinadas en la ley, Código Aeronáutico, Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC) y más normativas."[104]

Dentro de las atribuciones y obligaciones ya mencionadas, resulta necesario destacar lo que estipula el número tres del artículo sexto en su letra a) que nos dice:

a) Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la aviación civil, de conformidad con la presente ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo y la protección de la seguridad del transporte aéreo.[105]

Es decir que bajo lo establecido en dicho artículo es una obligación del Director General de Aviación Civil, dictar, reformar o derogar regulaciones técnicas, de tal manera que al otorgarle dicha potestad será el encargado de crear una regulación técnica que tenga como objetivo reducir la contaminación acústica, de una mejor manera, o en su defecto reformar una regulación, siempre y cuando mantenga relación con el ordenamiento jurídico aeronáutico y lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional para dicho caso.

De igual manera el número cinco del artículo sexto nos habla del tránsito aéreo[106], específicamente dentro de las obligaciones que tiene el Director General de Aviación Civil podrá emitir Regulaciones de Tránsito Aéreo, para la seguridad de la aviación, dichas regulaciones se basaran en cinco objetivos que son:

I. Controlar el vuelo de aeronave;
II. Navegación, protección e identificación de una aeronave;
III. Protección de las personas y propiedades en tierra;

[104] Ley de Aviación Civil, Artículo sexto.
[105] Ley de Aviación Civil, Artículo sexto, número tres, letra a.
[106] La RDAC 01 nos da una definición de tránsito aéreo entendiéndose que son: "Todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo".

IV. **Control y disminución del ruido de las aeronaves; y,** (lo resaltado es mío)

V. Eficiente utilización del espacio aeronavegable, incluyendo normas de altitud segura de vuelo y reglas para la prevención de colisiones entre aeronaves y vehículos terrestre o marítimos y objetos; y, entre aeronaves y objetos que vuelan.[107]

Como se puede notar de la lectura del artículo mencionado, se buscara crear regulaciones aeronáuticas en tránsito aéreo que dentro de sus objetivos tiendan a un control y disminución del ruido de las aeronaves, además de una protección a las personas y propiedades en tierra es decir o lo que se conoce en el medio aeronáutico como los terceros en la superficie, pese a no ser el ruido aeronáutico el mayor objetivo dentro de una regulación aeronáutica para el tránsito aéreo ya que el primordial objetivo por obvias razones será la seguridad, resulta interesante señalar, que también se busca por medio de dicha regulación mitigar la contaminación acústica.

Los artículos siguientes a la Ley de Aviación Civil, nos hablan de otras cuestiones institucionales, para el correcto desarrollo de la Aviación Civil Ecuatoriana, además de establecer contravenciones y sanciones que las impondrá el Director General de Aviación Civil, mediante el respectivo proceso administrativo señalado en esta ley. Las contravenciones dependiendo del caso se clasificaran en contravenciones de primera, segunda y tercera clase, con multas pecuniarias que van desde los mil dólares hasta los quince mil dólares dependiendo de la gravedad, es importante precisar que no existe contravención[108] alguna por contaminación acústica.

[107] Ley de Aviación Civil, Artículo sexto, número cinco, letra C, Atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil.

[108] Para una mayor comprensión de las Contravenciones y sanciones se recomienda leer los artículos del 64 al 94 de la Ley de Aviación Civil Ecuatoriana.

3.3.2.- Código Aeronáutico

Nuestra norma adjetiva aeronáutica contiene doscientos sesenta y siete artículos agrupados en quince títulos de la siguiente manera:

- TITULO I DE LA AERONAUTICA CIVIL.- Capítulo I Principios generales, Capítulo II Tránsito de aeronaves;

- TITULO II DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS AERODROMOS Y AEROPUERTOS.- Capítulo I Clasificación, Capítulo II Construcción y operación, Capítulo III Servidumbres aeronáuticas, Capítulo IV Servicios auxiliares de la navegación aérea;

- TITULO III DE LAS AERONAVES.- Capítulo I Clasificación, Capítulo II Registro aeronáutico nacional, Capítulo III Nacionalidad y matrícula, Capítulo IV Títulos, modificaciones y transferencias, Capítulo V Documentación de a bordo;

- TITULO IV DEL PERSONAL AERONAUTICO.- Capítulo I Personal técnico aeronáutico, Capítulo II Comandante de la aeronave;

- TITULO V DEL EXPLOTADOR.- Capítulo Único;

- TITULO VI DE LOS SERVICIOS AEREOS.- Capítulo I Disposiciones generales, Capítulo II Servicios de transporte aéreo, Capítulo III Servicios de trabajos aéreos;

- TITULO VII DE LAS ACTIVIDADES CONEXAS.- Capítulo Único;

- TITULO VIII DEL OTORGAMIENTO DE LAS CONCESIONES Y DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN.- Capítulo I Generalidades, Capítulo II Contenido de las concesiones y permisos;

- TITULO IX DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES.- Capítulo I Disposiciones Generales, Capítulo II Transporte de pasajeros y equipaje, Capítulo III Transporte de cosas y mercancías; Capítulo IV Contratos de utilización de aeronaves Parágrafo 1o. Del arrendamiento, Parágrafo 2o. Del fletamento, Parágrafo 3o. Del intercambio, Capítulo V Contrato de prenda aeronáutica, Capítulo VI Hipoteca aeronáutica, Capítulo VII Embargo;

- TITULO X DE LOS PRIVILEGIOS.- Capítulo Único;

- TITULO XI DE LA RESPONSABILIDAD.- Capítulo I Daños y perjuicios a pasajeros, equipajes y mercancías; Capítulo II Daños a terceros en la superficie, Capítulo III Daños a las aeronaves, personas y bienes embarcados en caso de abordaje, Capítulo IV Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje, Capítulo V Disposiciones comunes;

- TITULO XII DE LOS SEGUROS AEREOS.- Capítulo Único;

- TITULO XIII DE LA PREVENCION E INVESTIGACION DE ACCIDENTES.- Capítulo Único;

- TITULO XIV DE LA BUSQUEDA, ASISTENCIA, SALVAMENTO Y DESAPARICION DE AERONAVES.- Capítulo Único;

- TITULO XV DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES.- Capítulo Único Jurisdicción y competencia;

- DISPOSICIONES FINALES.

Una vez que se ha revisado este cuerpo jurídico es necesario resaltar las siguientes ideas en torno a la contaminación acústica y la actividad aeronáutica, de esta manera en su artículo primero nos da el ordenamiento jurídico sobre el cual funcionara la actividad aeronáutica civil, estableciendo que se regirá por la Constitución Política de la Republica, los tratados y Convenios Internacionales que sean ratificados por la República del Ecuador, además del Código Aeronáutico, sus leyes especiales y Reglamentos en el ámbito aeronáutico. También este artículo establece la facultad en caso de inexistencia de la ley en algún aspecto no regulado por el Código Aeronáutico para que se apliquen las demás leyes de la República del Ecuador y los principios generales del Derecho Aeronáutico.

Resulta importante revisar la legislación contenida en el Título II denominado de la infraestructura de los aeródromos y aeropuertos específicamente el capítulo II que recibe el nombre de: Construcción y operación, en este capítulo se otorga competencia a la Dirección General de Aviación Civil para otorgar la autorización a quien pretenda construir y operar aeródromos, que se encuentren dentro del territorio nacional siempre y cuando sean personas naturales o jurídicas ecuatorianas o a las compañías extranjeras que se encuentren cumpliendo con las formalidades establecidas en la ley de compañías.

Al establecer dentro de cada superficie aeroportuaria la denominada zona de protección y seguridad, se restringe a las construcciones o a su vez instalaciones en los predios comprendidos dentro de la zona de protección y seguridad, se limita la plantación de árboles, instalaciones o construcciones que obstaculicen la navegación aérea.

Será necesaria la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, cuando se pretenda construir en la zona de protección y seguridad ya que sin dicha autorización las municipalidades no deberán otorga el permiso de construcción y si lo hacen será bajo la responsabilidad de dicha Municipalidad.

3.3.3.- Reglamento para uso y funcionamiento de los aeropuertos del país

El miércoles 04 de Mayo del 2005 se publica el Registro Oficial Numero 10, que incluye el Reglamento para uso y funcionamiento de los aeropuertos del país, el reglamento cuenta con 118 artículos, repartidos en cinco títulos con sus respectivos capítulos que se cita a continuación:

- TITULO I GENERALIDADES

- TITULO II DE LA DELIMITACIÓN DE FUNCIONES
    - CAPITULO I NORMAS GENERALES
    - CAPITULO II DEL JEFE DE AEROPUERTO
    - CAPITULO III DEL EXPLOTADOR DE AEROPUERTO

- TITULO III DE LA ACTIVIDAD AEROPORTÜARIA EN GENERAL
    - CAPITULO I PARTES PUBLICAS
    - CAPITULO II DE LAS ÁREAS RESTRINGIDAS Y ZONAS ESTÉRILES
    - CAPITULO III DE LOS DOCUMENTOS HABILITANTES
    - CAPITULO IV SEGURIDAD AEROPORTUARIA
    - CAPITULO V SITUACIONES ESPECIALES
    - CAPITULO VI SERVICIO MEDICO
    - CAPITULO VII EMERGENCIAS EN EL AEROPUERTO
    - CAPITULO VIII EMERGENCIAS ESPECIALES
    - CAPITULO IX COMUNICACIONES EN LA PARTE PUBLICA Y ÁREA DE MOVIMIENTO
    - CAPITULO X UTILIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS

- CAPITULO XI UTILIZACIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO. PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO
- CAPITULO XII TASA DE USO DE TERMINAL INTERNACIONAL
- CAPITULO XIII DESARROLLO COMERCIAL DEL AEROPUERTO
- CAPITULO XIV USO DE LAS ZONAS DEL AEROPUERTO. PARTES PUBLICAS Y ÁREAS RESTRINGIDAS
- CAPITULO XV LIMPIEZA DE ÁREAS COMERCIAL.

- TITULO IV DE LOS SEGUROS
  - CAPITULO I SEGUROS A CONTRATAR

- TITULO V DISPOSICIONES FINALES.

El espíritu principal del reglamento como su propio nombre lo indica, busca mejorar el funcionamiento de los aeropuertos a nivel nacional, concesionados o no, además de establecer autoridades, instituciones y procedimientos que se deberán cumplir por parte del explotador o de la autoridad competente dependiendo del caso en concreto. Dentro de los considerandos para la creación del reglamento, es necesario citar el que de mejor manera se ajusta al tema de la disertación:

"Que, el reglamento para uso y funcionamiento de los aeropuertos del país responde a la necesidad de ajustar los conceptos, términos utilizados y el alcance de las disposiciones al ámbito de aplicación; esto es, a todos los aeropuertos del país, se encuentren concesionados o no."[109]

Al ser un cuerpo normativo relativamente nuevo ya que tiene seis años de vigencia, se evidencia con su lectura las nociones ambientales que el Derecho Aeronáutico ha fijado entre sus principales objetivos, de tal manera que se pasara a revisar los artículos que

[109] Resolución Nº 022/2005, Consejo Nacional de Aviación civil, párrafo cuarto.

guardan relación con la contaminación acústica y las autoridades que por ley están encargadas de controlarlas o crearlas.

El título II denominado de la delimitación de sus funciones nos habla en su capítulo primero de normas generales las cuales son dieciséis lineamientos que servirán para un óptimo desarrollo aeroportuario, tales como: tratamiento para personas con capacidad reducida, prohibición de discriminación, atención a pasajeros y usuarios, entre otras además de la protección al medio ambiente artículo que se cita a continuación:

Art. 4.- Protección del medio ambiente:

a) El Jefe de Aeropuerto, el Explotador de Aeropuerto, los organismos y dependencias estatales que cumplen funciones en el ámbito del aeropuerto, los explotadores de aeronaves, prestadores de servicios, pasajeros y usuarios, deberán asegurar la viabilidad ambiental de sus acciones y/o de las actividades sustentadas por la compatibilidad de las mismas con el ambiente, en un todo de acuerdo con las normas nacionales e internacionales vigentes[110];

El artículo mencionado establece a todos los actores aeronáuticos aeroportuarios ya sean: el jefe o explotador del aeropuerto, así como los organismos o dependencias estatales siempre que cumplan funciones en el ámbito aeroportuario, además de los pasajeros, prestadores de servicios y usuarios, para que el desarrollo de sus acciones siempre tenga como objetivo primordial el desarrollo de la viabilidad ambiental, además de la compatibilidad con el ambiente, el articulo siguiente denominado “Medidas a ser adoptadas”, habla específicamente de la responsabilidad compartida entre el Jefe de Aeropuerto o el Explotador, son los designados para adoptar todas las medidas legales, de esta manera se buscara asegurar que la labor desarrollada dentro de los aeropuertos sea compatible con el normal desarrollo de la vida en comunidad, la defensa nacional y la protección al medio ambiente, evidentemente el tema de la disertación guarda estrecha relación con el medio ambiente al quedar evidenciado que el reglamento para el uso de

[110] Artículo cuarto letra a), Reglamento para uso y funcionamiento de los aeropuertos del país, Registro oficial número 10, Mayo 04 del 2005

los aeropuertos en el país busca mantener un correcto equilibrio entre el medio ambiente y la actividad aeronáutica desarrollada.

El título II denominado: De la actividad aeronáutica en general, nos trae en su capítulo X de este título lo que se denomina: “Utilización de aeropuertos”, el articulo 75 nos habla de la protección al medio ambiente en la actividad aeroportuaria, este articulo claramente designa a los responsables para la protección del medio ambiente debiendo ser estos el Jefe del aeropuerto o el Explotador de Aeropuerto, al utilizar el término incluyente “O” otorga una obligación compartida a las autoridades, para resguardar el medio ambiente en las actividades aeronáuticas aeroportuarias verificando el cumplimiento de las normas en materia de protección del medio ambiente por ruido, emanaciones, riego y generación de residuos vinculados con las operaciones efectuadas por las aeronaves, en lo que es su materia de su competencia y de acuerdo con la legislación vigente[111].

El articulo 75 guarda gran similitud con el artículo 4 que también fue revisado, de todas maneras resulta importante insistir que existen autoridades a las cuales se les otorga la competencia directa sobre temas medio ambientales y que dentro de estas, se encuentra el ruido.

[111] Ídem Artículo 75.

3.3.5.- RDAC 036

Dentro de la legislación aeronáutica ecuatoriana existen las Regulaciones DAC o mejor conocidas en el ámbito aeronáutico como las RDAC, dichas regulaciones técnicas emitidas por la Dirección General de Aviación Civil, quien es el órgano creador y a su vez aplicador de dichas normas. Para obtener un concepto sobre las RDAC es necesario citar el concepto que la misma entidad enuncia en su página web de tal manera se podría decir que: "Las RDAC son el conjunto de regulaciones de orden técnico operativo, aprobadas por la DGAC, en base a regulaciones a los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional regulan los aspectos de las actividades aeronáuticas en el Ecuador".[112]

El origen de las RDAC en nuestro ordenamiento jurídico se remonta al año de 1997, cuando se publica en el Registro Oficial número 10 del 25 de febrero del año en mención, el cual en su artículo primero dice: Art 1.- Aprobar las "REGULACIONES TECNICAS DE AVIACION CIVIL (RDAC),"[113] pero no existe información alguna de la RDAC 036.

El Registro Oficial Nº 186, con fecha Martes 4 de Noviembre de 1997 crea las RDAC – ESPECIAL bajo el siguiente texto: "Con respecto a las RDAC-PARTES 23,25,27,29,31,34,36,125 Y 127, hasta tanto el país las implemente, se aplicaran el contenido de las FAR correspondientes, siempre y cuando no se opongan a la reglamentación aeronáutica vigente en la República del Ecuador"[114] de la lectura podemos deducir fácilmente que la RDAC 036 por el momento será, en si lo que disponga la FAR 36, con todos los problemas de idioma y demás que ya se los analizaron en la Legislación Argentina.

En la actualidad existe un total de 37 RDAC, que buscan regular situaciones técnicas originadas de la propia actividad aeronáutica como seguridad aeroportuaria, tránsito

[112] DGAC, preguntas frecuentes, http://www.dgac.gov.ec/Espa%c3%b1ol/Paginas/PreguntasFrecuentes.aspx, 8de julio del 2010, 17:40
[113] Registro Oficial Nº 10, Martes 25 de febrero de 1997, Articulo 1.
[114] Registro Oficial Número º 186, Martes 04 de Noviembre de 1997, RDAC – ESPECIAL, Pg. 4

aéreo, reglas generales de operación y vuelo, es decir situaciones que se originan de la actividad específica y necesitan una reglamentación especial.

Dentro de las 37 regulaciones aeronáuticas, la RDAC 036 se denomina: ¨ Estándares de Ruido: Certificación tipo y aeronavegabilidad de aeronaves¨, es creada mediante la Resolución CNAC-DAC - 028/2002.

La actual RDAC 36 con fecha 16 de octubre del 2002, del Registro Oficial Nª 684, mediante resolución CNAC-DAC-028/2002 el Director General de Aviación Civil sustituye las RDAC –ESPECIAL, en lo que se debería entender como una RDAC que implemente de manera efectiva el desarrollo de una RDAC que regule la contaminación acústica, la resolución en su artículo primero aprueba las partes: "23, 25, 27, 29, 33, 35, 36 que se aplicaran las regulaciones FAR, respectivas de la versión 2002", además de encargar a la Dirección General de Aviación Civil, por medio de sus respectivas dependencias, para la aplicación de la RDAC 036 será necesario remitirse a la FAR 036 Versión 2002, se toma esta decisión en vista de que constantemente se están actualizando las FAR (Federal Aviation Regulation), es necesario incorporar estas actualizaciones a las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil del Ecuador (RDAC)[115].

Ya que la Administración Aeronáutica Estadounidense actualiza constantemente el contenido de las FAR se consideró conveniente por parte del Director General de Aviación Civil, incorporar a nuestras Regulaciones DAC las mismas Regulaciones FAR siempre y cuando no se opongan a la reglamentación aeronáutica vigente del Ecuador, en un principio parecería razonable que la Legislación Aeronáutica Ecuatoriana se nutra de las normas que emite la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos de Norteamérica pues evidentemente ellos tienen un mayor desarrollo e infraestructura, además que no debemos olvidar el carácter internacional de la aviación, siendo un pilar dentro del Derecho Aeronáutico, pero la aplicación de dicha norma encuentra su primer obstáculo ya que al incluir la norma FAR 36 no se adjunta el texto al que se refiere es decir simplemente se crea una nueva RDAC sin incluir el texto que será objeto de aplicación ,

[115] DGAC, PARTE 036 ESTANDARES DE RUIDO: CERTIFICACION TIPO Y AERONAVEGABILIDAD DE AERONAVES, 8 de julio del 2010, 17:40 8de julio del 2010, 17:59

por lo que la aplicación en la realidad se hace prácticamente imposible ya que al no tener norma escrita de referencia no es posible aplicarla. (Favor *Revisar el Anexo 03*).

Al comparar la redacción empleada para adoptar la Regulación F.A.R. 036, resulta curioso revisar la redacción que en se empleó en 1995 para la creación por parte de la Argentina con la DNAR 036 y la que en el 2002 la DGAC empleo para la redacción de la RDAC 036, siendo muy similar a la primera, a tal punto que se enuncia el Reglamento de Aeronavegabilidad Ecuatoriano, cuando dicho Reglamento no ha existido, ni existe en nuestra Legislación Aeronáutica Ecuatoriana.

3.6.- Legislación Ambiental para el control del ruido aeronáutico

Pese a ser una tesis primordialmente basada en el Derecho Aeronáutico, pues desde nuestro punto de vista la OACI, ha trabajado arduamente estas últimas décadas para crear un anexo de protección al medio ambiente además de una serie de lineamientos en torno a la contaminación acústica, pero dentro de nuestra legislación ambiental existe normativa que busca regular de mejor manera la contaminación del aire y por ende la producida acústicamente por las aeronaves.

Para tener una mejor noción del Derecho Nacional Ambiental, diremos que consiste en la legislación, estándares, regulaciones, instituciones y regímenes administrativos para controlar las actividades que producen daños al medio ambiente dentro de un determinado Estado.[116]

[116] Cfr. Dr. Ricardo Crespo Plaza, Derecho Ambiental texto Guía, Postgrado en Derecho Empresarial, Universidad Técnica Particular de Loja, Loja Ecuador, Año 2005.

3.7.- Ley de Gestión Ambiental

Inicialmente la Ley de Gestión Ambiental se da con su publicación en el Registro Oficial N° 245 del 30 de Junio de 1999 y su posterior codificación se con la publicación del Suplemento Especial del Registró Oficial con fecha 10 de septiembre del 2004, consta de 46 artículos agrupados de la siguiente manera:

- TITULO I AMBITO Y PRINCIPIOS DE LA GESTION AMBIENTAL
- TITULO II DEL REGIMEN INSTITUCIONAL DE LA GESTION AMBIENTAL
    - CAPITULO I DEL DESARROLLO SUSTENTABLE
    - CAPITULO II DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL
    - CAPITULO III DEL SISTEMA DESCENTRALIZADO DE GESTION AMBIENTAL
    - CAPITULO IV DE LA PARTICIPACION DE LAS INSTITUCIONES DEL ESTADO
- TITULO III INSTRUMENTOS DE GESTION AMBIENTAL
    - CAPITULO I DE LA PLANIFICACION
    - CAPITULO II DE LA EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL Y DEL CONTROL AMBIENTAL
    - CAPITULO III DE LOS MECANISMOS DE PARTICIPACION SOCIAL
    - CAPITULO IV DE LA CAPACITACION Y DIFUSION
    - CAPITULO V INSTRUMENTOS DE APLICACION DE NORMAS AMBIENTALES
- TITULO IV DEL FINANCIAMIENTO
- TITULO V DE LA INFORMACION Y VIGILANCIA AMBIENTAL
- TITULO VI DE LA PROTECCION DE LOS DERECHOS AMBIENTALES
    - CAPITULO I DE LAS ACCIONES CIVILES
    - CAPITULO II DE LAS ACCIONES ADMINISTRATIVAS Y CONTENCIOSO ADMINISTRATIVAS

Para los fines de esta tesis la ley de gestión ambiental aporta con lo siguiente:

- En su artículo segundo establece que la gestión ambiental se regirá bajos los principios de solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, coordinación, reciclaje

y reutilización de desechos, utilización de tecnologías alternativas ambientalmente sustentables y respecto a las culturas y prácticas tradicionales.

- Art 4.- Los reglamentos, instructivos, regulaciones y ordenanzas que, dentro del ámbito de su competencia, expidan, las instituciones del Estado en materia ambiental, deberán observar las siguientes etapas, según corresponda: desarrollo de estudios técnicos sectoriales, económicos, de relaciones comunitarias, de capacidad_ institucional y consultas a organismos competentes e información a los sectores ciudadanos.

- Art. 5.- Se establece el **Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental** como un mecanismo de coordinación transectorial, interacción y cooperación entre los distintos ámbitos, sistemas y subsistemas de manejo ambiental y de gestión de recursos naturales. En el sistema participará la sociedad civil de conformidad con esta Ley. (lo resaltado es mío)

- Art. 8: La autoridad ambiental nacional será ejercida por el Ministerio del ramo, que actuará como instancia rectora, coordinadora y reguladora del Sistema Nacional Descentralizado de Gestión Ambiental, sin perjuicio de las atribuciones que dentro del ámbito de sus competencias y conforme las leyes que las regulan, ejerzan otras instituciones del Estado…… (por lo que se deduce que la competencia en materia aeronáutica continua siendo de la DGAC).

- **Art. 9.** Le corresponde al Ministerio del ramo:
    - d) Coordinar con los organismos competentes para expedir y aplicar normas técnicas, manuales y parámetros generales de protección ambiental, aplicables en el ámbito nacional; el régimen normativo general aplicable al sistema de permisos y licencias de actividades potencialmente contaminantes, normas aplicables a planes nacionales y normas técnicas relacionadas con el ordenamiento territorial;

    - i) Constituir Consejos Asesores entre los organismos componentes del Sistema Descentralizado de Gestión Ambiental para el estudio y asesoramiento de los asuntos relacionados con la gestión ambiental, garantizando la participación de los entes seccionales y de la sociedad civil;

    - j) Coordinar con los organismos' competentes sistemas de control para la verificación del cumplimiento de las normas de calidad ambiental referentes al aire, agua, suelo, ruido, desechos y agentes contaminantes;

- Art. 13.- Los consejos provinciales y los municipios, dictarán políticas ambientales seccionales con sujeción a la Constitución Política de la República y a la presente Ley…..

- Art. 19.- Las obras públicas, privadas o mixtas, y los proyectos de inversión públicos o privados que puedan causar impactos ambientales, serán calificados previamente a su ejecución, por los organismos descentralizados de control, conforme el Sistema único de Manejo Ambiental, **cuyo principio rector será el precautelatorio**. (lo resaltado es mío)

- Art. 33.- Establece como instrumentos de aplicación de las normas ambientales los siguientes' parámetros de calidad ambiental, normas de efluentes y emisiones, normas técnicas de calidad de productos, régimen de permisos y licencias administrativas, evaluaciones de impacto ambiental, listados de productos contaminantes y nocivos.

- Art. 35.- El Estado establecerá incentivos económicos para las actividades productivas que se enmarquen en la protección del medio ambiente y el manejo sustentable de los recursos naturales. Las respectivas leyes determinarán las modalidades de cada incentivo.

- Art. 41.- Con el fin de proteger los derechos ambientales individuales o colectivos, concédase acción pública a las personas naturales, jurídicas o grupo humano para denunciar la violación de las normas de medio ambiente, sin perjuicio de la acción de amparo constitucional previsto en la Constitución Política de la República.

3.8.- Texto Unificado de Legislación Secundaria

Mediante Decreto Ejecutivo Nº 3399, publicado en el Registro Oficial Nº 725 de 16 de diciembre de 2002 se expide el T.U.L.A.S., con la peculiaridad que no se publicó en su totalidad por lo que un año después específicamente el Registro Oficial Edición Especial Nº 2 del 31 de marzo del 2003, se dispone la inmediata publicación del T.U.L.A.S. ya en su versión completa.

El Texto Único de Legislación Ambiental Secundaria, es un compendio de normativas, que se han creado las instituciones del Estado en las diversas aéreas para la protección del medio ambiente, por lo que se decidió agruparlas en un solo texto dando así origen al denominado T.U.L.A.S. Realizar un análisis de la totalidad de normas que comprende dicha norma, no revestiría mayor importancia para el cumplimento de esta investigación puesto que las T.U.L.A.S. son un compendio de IX Libros donde se establecen los mecanismos ambientales en sus diversas ramas, sin embargo el Libro VI denominado: De la Calidad Ambiental en su Título IV establece el Reglamento a la Ley de Gestión Ambiental para la Prevención y Control de la Contaminación.

El reglamento tendrá entre su ámbito de aplicación a las normas técnicas nacionales que fijan los límites permisibles de emisión, descargas y vertidos al ambiente; y perseguir entre sus objetivos específicos:

a) Determinar, a nivel nacional, los límites permisibles para las descargas en cuerpos de aguas o sistemas de alcantarillado; emisiones al aire incluyendo ruido, vibraciones y otras formas de energía; vertidos, aplicación o disposición de líquidos, sólidos o combinación, en el suelo….[117]

[117] Reglamento a la Ley de Gestión Ambiental para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, el Libro VI denominado: De la Calidad Ambiental Título IV, T.U.L.A.S. Art 46

Para controlar las emisiones acústicas se necesitara de una Norma Técnica, la cual correrá a cargo del Ministerio del Ambiente por ser la máxima autoridad ambiental dentro del país, dicha norma será un Anexo al Libro VI De la Calidad Ambiental. Si se dictare una norma técnica posterior al T.U.L.A.S. que tratare sobre prevención y control de la contaminación ambiental ya sea a nivel sectorial, regional, provincial o local, deberá guardar concordancia con la Norma Técnica Ambiental Nacional vigente y no deberá disminuir el nivel de protección ambiental.

Como respuesta a la creación de normas técnicas se dio el Suplemento del Registro Oficial N° 41 del 14 de marzo de 2007. Acuerdo 155 “Normas Técnicas Ambientales para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental para los Sectores de Infraestructura: Eléctrico, Telecomunicaciones y Transporte (Puertos y Aeropuertos)”, Norma de Ruido de Aeropuertos – Libro VI Anexo 9, creado por el Ministerio del Ambiente, la revisión a dicha Norma Técnica se la hará cuando se estudie la Planificación y administración adecuada del uso del suelo puesto que guarda mucha relación con el tema.

3.9.- Ordenanza Metropolitana 213

El artículo 13 de la Ley de Gestión Ambiental, faculta a los consejos provinciales y municipios, para dictar políticas ambientales, es así que dando cumplimiento a esta disposición el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, creo la Ordenanza Metropolitana 213: LA Ordenanza Sustitutiva del Título V, "del Medio Ambiente", libro segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito[118].

Se sustituye el texto del Título V, del Medio Ambiente, Libro II, del Código Municipal por la Ordenanza 213, relacionada con la Prevención y Control del Medio Ambiente en lo concerniente a nuestra tesis, se establece lo siguiente:

El Capítulo II trata la Contaminación Acústica, entre sus nociones generales, se establece que las normas del presente capitulo se aplicaran a las personas naturales y jurídicas, públicas y privadas, cuyas actividades produzcan u originen emisiones contaminantes de ruido y de vibraciones, que no estén contemplados en el Capítulo V de esta Ordenanza, provenientes de fuentes emisoras de ruido, a las aeronaves se les considere como fuentes móviles de ruido, por lo que en la Sección III denominada “De la Emisión de ruido de fuentes móviles”; Se prohíbe sobrevolar aeronaves de hélice a una altura inferior a trescientos (300) metros, y de turbina a una altura inferior a quinientos (500) metros sobre el nivel del suelo en zonas habitacionales, excepto en operación de despegue, aproximación, estudio, investigación, búsqueda, rescate o en situaciones de emergencia. Se entendería que se aplica a todas las aeronaves, es decir que las militares también se enmarcan dentro de esta restricción.

Se establece niveles máximos de emisión de ruido, además de la regulación de rutas, así como la regulación de rutas, callejones de vuelo y de aproximación y operaciones, deberán estar sujetas a las normas establecidas en tratados internacionales y por las que

[118]Mediante Registro Oficial 344, de 23 de Mayo del 2008, se modifica, la Ordenanza metropolitana que reforma a la ordenanza No. 213 "DE LA PREVENCION Y CONTROL DEL MEDIO AMBIENTE" en lo relacionado al Fondo Ambiental; y ratificación de la derogatoria a las resoluciones A0114 y A02. (Para efectos de este trabajo no reforma ninguna de las partes que revisamos)

se provean en coordinación con las autoridades competentes. Deberemos entender que al referirse a tratados internacionales se deberá implementar lo establecido por el Anexo 16 del Convenio de Chicago y se deberá trabajar en coordinación con la DGAC.

De darse algún incumplimiento se sancionara según el Art. 11.371.2., del presente capítulo, y serán multas de 0,80 a 4,00 RBUM, sin embargo de imponerse sanciones hacia alguna aeronave, ya sea perteneciente a una aerolínea o demás, podría darse un conflicto de competencias con la DGAC, y hasta llegarla a resolver el ministerio del ambiente, desde nuestra óptica el establecer multas compete a la DGAC, sin embargo hasta la actualidad no tenemos conocimiento de la imposición de alguna multa impuesta por el Municipio hacia alguna aeronave.

4.- Capítulo IV Un enfoque equilibrado para la reducción del ruido

En la actualidad el mundo aeronáutico y en especial la OACI, trata el tema de la contaminación acústica, desde una óptica global, esta nueva manera de afrontar la contaminación acústica aeronáutica inmiscuye a las aerolíneas, Estados, población aledaña, fabricantes de aeronaves y demás entes inmersos directa o indirectamente en la problemática acústica, la OACI no cuenta únicamente con el Anexo 16 Volumen I del Convenio de Chicago para resolver el problema, en la actualidad existen una serie de políticas que implementa la OACI, como: "tasas aeroportuarias sobre ruido, manuales para la planificación de aeropuertos, métodos recomendados para calcular las curvas del nivel de ruido" y demás instrumentos creados por la OACI.

El Documento 9829[119] denominado: "Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves". Aquí se plasman de mejor manera todas las políticas creadas por la OACI alrededor de los últimos años, su génesis es resultado del 33º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI celebrado en Octubre del 2001, donde todos los Estados contratantes, decidieron adoptar la Resolución A33-7[120], denominada: "Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente", la resolución producto del 33º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI, contiene 9 Apéndices, que son las políticas y lineamientos en los cuales la OACI fomentara su actuación para la protección del medio ambiente, estos apéndices son:

- Apéndice A — Generalidades.
- Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados, 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.

[119] Organización de Aviación Civil Internacional, Doc. 9829: "Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves", Segunda Edición 2008.
[120] La Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI, se sustituyó después por la Resolución A35-5 y la Resolución A36-22.

- Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I.
- 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.

Además existe el compromiso para que en cada periodo de sesiones ordinario de la Asamblea, el consejo elabore una declaración refundida de políticas y lineamientos para la protección del medio ambiente y de esta manera mantener un continuo seguimiento por parte de la OACI, cumpliendo con esto el 36º periodo de sesiones de la Asamblea, se cambiaron los Apéndices H e I; además de añadir 3 apéndices los cuales citamos a continuación:

- Apéndice H — Impacto de la aviación sobre la calidad del aire local.
- Apéndice I — Impacto de la aviación sobre el clima mundial. Conocimiento científico.
- Apéndice J — Impacto de la aviación sobre el clima mundial. Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos.
- Apéndice K — Programa de Acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático.
- Apéndice L — Medidas basadas en criterios de mercado, incluyendo el comercio de emisiones.

Como respuesta a la resolución A33-7, la OACI crea el Documento 9829 el cual se denomina: Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves, este documento consta de 2 partes, siendo su parte I, la que contiene los conceptos, políticas, lineamientos y demás procedimientos que se podrán ejecutar, mientas que la parte II es una compilación de monografías de diversos aeropuertos a nivel

mundial y la manera como han logrado una reducción del ruido. El Documento 9829 de la OACI se encuentra estructurado de la siguiente manera:

PARTE I – ORIENTACIÓN SOBRE EL ENFOQUE EQUILIBRADO PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO DE LAS AERONAVES

- Capítulo 1. Introducción
    - 1.1 Resolución A33-7 de la Asamblea, Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente
    - 1.2 El Enfoque equilibrado
    - 1.3 Seguridad operacional y eficiencia
    - 1.4 Textos de orientación.

- Capítulo 2. El Enfoque equilibrado
    - 2.1 Responsabilidad de los Estados contratantes de la OACI
    - 2.2 Un enfoque de aeropuerto por aeropuerto
    - 2.3 Un proceso transparente
    - 2.4 Consultas a los interesados directos
    - 2.5 Notificación de decisiones
    - 2.6 Aplicación de medidas
    - 2.7 Solución de controversias
    - 2.8 Otros aspectos

- Capítulo 3. Evaluación de la situación del ruido en un aeropuerto
    - 3.1 Generalidades
    - 3.2 Curvas de nivel de ruido/índice de ruido
    - 3.3 Información complementaria basada en las trayectorias de vuelo
    - 3.4 Referencia

- 3.5 Metodología de evaluación
- 3.6 Consideración de los valores de índice de ruido BA
- 3.7 Planes de gestión

- Capítulo 4. Reducción del ruido en la fuente
  - 4.1 Generalidades
  - 4.2 Reducción del ruido en la fuente en virtud del Enfoque equilibrado

- Capítulo 5. Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
  - 5.1 Generalidades
  - 5.2 Tipos de medidas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos
  - 5.3 Ejemplos de medidas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos
  - 5.4 Zonas de utilización de terrenos alrededor de un aeropuerto
  - 5.5 Análisis de la expansión urbana inapropiada

- Capítulo 6. Procedimientos operacionales de atenuación del ruido
  - 6.1 Generalidades
  - 6.2 Procedimientos
  - 6.3 Ejemplos de procedimientos operacionales de atenuación del ruido

- Capítulo 7. Restricciones de las operaciones
  - 7.1 Generalidades
  - 7.2 Tipos de restricciones a las operaciones
  - 7.3 Ejemplos de restricciones a las operaciones

- Capítulo 8. Relación entre los elementos y medidas principales del Enfoque equilibrado
    - 8.1 Generalidades
    - 8.2 Contribución de todos y cada uno de los elementos principales y la relación mutua entre las medidas que se estén considerando
    - 8.3 Reducción del ruido en la fuente
    - 8.4 Planificación y gestión de la utilización de los terrenos
    - 8.5 Procedimientos operacionales de atenuación del ruido
    - 8.6 Restricciones a las operaciones
    - 8.7 Evaluación del efecto de la combinación de elementos o medidas
    - 8.8 Instrumentos económicos y sus posibles impactos
    - 8.9 Procedimientos operacionales de atenuación del ruido y sus posibles impactos
    - 8.10 Consideraciones de compensación entre ruido y emisiones

- Capítulo 9. Análisis y selección de las medidas
    - 9.1 Generalidades
    - 9.2 Orientación sobre análisis económico
    - 9.3 Selección de medidas

        - ♦ Apéndice 1 de la Parte I. Resolución A33-7 de la Asamblea
        - ♦ Apéndice 2 de la Parte I. Metodologías e instrumentos analíticos para evaluar los costos y beneficios probables de las opciones de estudio

PARTE II – MONOGRAFÍAS DE AEROPUERTOS

- Aeropuerto Schiphol de Ámsterdam (Países Bajos)
- Aeropuerto internacional de Auckland (Nueva Zelandia)
- Aeropuerto John Wayne (Estados Unidos)

- Aeropuertos de Londres (Reino Unido)
- Aeropuerto internacional de Narita (Japón)
- Aeropuerto internacional de Seattle-Tacoma (Estados Unidos)
- Aeropuerto internacional de Sydney (Australia) Aeropuerto internacional de Tucson (Estados Unidos)
- Aeropuerto internacional de Vancouver (Canadá)
- Aeropuerto internacional de Viena (Austria)
- Aeropuerto de Zurich (Suiza)

De la lectura de la estructura del Documento 9829, resulta necesario buscar una definición de enfoque equilibrado para la gestión del ruido, por lo que dentro del glosario del Documento revisado la OACI nos otorga el siguiente concepto:

"Enfoque equilibrado para la gestión del ruido preparado por la OACI es un método de gestión del ruido en un aeropuerto que tiene el propósito de detectar el problema acústico en el mismo y seguidamente analizar las medidas disponibles para reducir el ruido examinando cuatro elementos principales, a saber, la reducción del ruido en la fuente, la planificación y la gestión de la utilización del terreno, los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y las restricciones a las operaciones, con el objeto de abordar el problema acústico de la manera más rentable[121].

Bajo el concepto arriba citado que nos otorga la OACI, se busca establecer en cada aeropuerto, un método de gestión del ruido por medio del cual y una vez detectado de mejor manera el problema acústico in situ, se aplicaran las medidas más viables para mitigar el problema, por medio de cuatro elementos principales:

- La reducción del ruido en la fuente.
- La planificación y la gestión de la utilización del terreno.

[121] Organización de Aviación Civil Internacional, Doc. 9829: "Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves", Glosario, Segunda Edición 2008.

- Los procedimientos operacionales de atenuación del ruido.
- Las restricciones a las operaciones.

La aplicación de estos cuatro elementos, se lo hará bajo el principio de buscar el máximo beneficio al medio ambiente de la forma más rentable, es decir encontrar el punto de equilibrio entre los daños al medio ambiente y la economía que se mueve alrededor de la actividad aeronáutica.

El responsable de implementar un enfoque equilibrado para la reducción del ruido aeronáutico, será el Estado, quien deberá aplicar los mejores lineamientos impartido por la OACI, dentro de su territorio y en cada aeropuerto dependiendo del caso, sin olvidar las obligaciones jurídicas pertinentes, los acuerdos vigentes, las leyes vigentes y las políticas establecidas al abordar las cuestiones del ruido.

4.1.- Planificación y administración adecuada del uso del suelo

La mejor manera para obtener una aplicación adecuada de las zonas aledañas y el nivel de contaminación existente en dichos lugares, se lo obtiene con mapas de ruido, de tal manera se podrá tener datos certeros de la cantidad de contaminación acústica en puntos específicos del contorno aeroportuario, en nuestra legislación se los conoce como mapas de contorno de ruido siendo estos: "una descripción geográfica de las áreas expuestas al ruido".[122] Para la creación de mapas de contorno de ruido, el aeropuerto donde se lo obligara a realizar dichas estudios, si se encuentra dentro de estos 2 parámetros:

1. Que operen aeronaves con envergadura (distancia entre puntas de ala) mayor a 24,1 metros (79 pies) y con velocidad de aterrizaje mayor a 146,3 km/h (166 nudos).

2. Que las operaciones pronosticadas en un año excedan 90.000 operaciones de aviones a hélice (247 operaciones promedio diarias) o 700 operaciones de aviones a reacción (2 operaciones promedio diarias). "En el caso de operaciones de helicópteros, se requerirá la aplicación de esta norma si el aeropuerto o helipuerto tiene más de 10 operaciones promedio diarias".

Si el aeropuerto se enmarca dentro de estos parámetros se le concederá un plazo de tres años, contados desde su publicación de la norma en el Registro Oficial[123], para que la autoridad del recinto aeroportuario, efectué la evaluación inicial de los niveles de ruido, siendo esta autoridad un funcionario autorizado y/o reconocido por la DGAC, (como debería ocurrir con el actual Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre), pero en el caso del Nuevo Aeropuerto que aún se encuentra en construcción la entidad responsable del proyecto, será la encarga de verificar las compatibilidades de la contaminación acústica

[122] Suplemento del Registro Oficial N° 41 del 14 de marzo de 2007. Acuerdo 155 "Normas Técnicas Ambientales para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental para los Sectores de Infraestructura: Eléctrico, Telecomunicaciones y Transporte (Puertos y Aeropuertos)", Norma de Ruido de Aeropuertos – Libro VI Anexo 9, numeral 4.1.1. Definiciones.
[123] El Miércoles 14 de Marzo del 2007 se publico el Suplemento Especial del Registro Oficial Nº 41, Acuerdo 155 "Normas Técnicas Ambientales para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental para los Sectores de Infraestructura: Eléctrico, Telecomunicaciones y Transporte (Puertos y Aeropuertos)"

que se podrían dar, además de incluir proyecciones a futuro y que en su plan de manejo ambiental se deberá incluir los mapas de contorno de ruido, la elaboración de los mapas de ruido a futuro se la deberá efectuar cada 5 años, pero si dentro del periodo establecido se diera un cambio de flota por medio de la cual se podría causar una mayor contaminación acústica, la autoridad aeroportuaria, deberá utilizar el modelo Método Equivalente de Área (Arca Equivalent Method - AEM), de la US FAA para evaluar la necesidad de nuevos mapas de contorno y eventuales cambios en la planificación del suelo. La elaboración de mapas de ruido deberá tener al menos la siguiente información:

- Ubicación de pistas;
- Rutas de vuelo;
- Contornos DNL 65, 70 y 75 dBA, resultantes de las operaciones del aeropuerto;
- Los límites físicos del aeropuerto y los usos de suelo no compatibles, estos últimos que se encuentren dentro de los contornos DNL 65 dBA o mayor;
- Ubicación de edificios públicos con uso sensible al ruido, como colegios, hospitales y centros de atención médica, así como edificios de interés histórico o potenciales de ser declarados de interés histórico;
- Ubicación de sitios de monitoreo de niveles de ruido de aeropuertos (de existir dichos sitios);
- Estimación del número de personas que residen o trabajan dentro de los contornos DNL 65, 70 y 75 dBA; Y,
- Escala y calidad apropiadas para identificar calles y geografía.

Pese a solicitar información sobre los mapas de contorno de ruido a la DGAC, no se pudo obtener información, se nos argumentó que en la actualidad no poseen con la tecnología suficiente para la elaboración de los mapas, la actual empresa administradora del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre y constructora del nuevo aeropuerto ha elaborado mapas de ruido para la construcción del mismo sin embargo tampoco se pudo obtener de manera oficial la información requerida, (Favor revisar anexo 4), consta de mapas de ruido obtenidos de manera no oficial, producto de una presentación de la compañía Quiport en febrero del 2009. Se los adjunta con fines didácticos para obtener un respaldo visual del tema tratado.

Con los resultados obtenidos de la elaboración de los mapas, se procede a identificar los usos de suelo compatibles y no compatibles en DNL (los niveles sonoros de día – noche),

teniendo como la unidad de medida los decibeles. Para esto se utiliza la tabla de niveles sonoros creada con la norma técnica objeto de estudio, esta tabla contiene los siguientes valores:

	Niveles sonoros promedios día-noche (DNL) en decibeles A					
USO DE SUELO	**Menor 65**	**65 - 70**	**70 - 75**	**75 - 80**	**80 - 85**	**Mayor 85**
Residencial Residencial, que no sean casas rodantes u otros alojamientos móviles	**S**	**N()**	**N()**	**N**	**N**	**N**
Parques de casas rodantes	S	N	N	N	N	N
Alojamientos móviles	S	N()	N()	N()	N	N
Uso Público Colegios	S	N()	N()	N	N	N
Hospitales y casas asistenciales	S	25	30	N	N	N
Iglesias, auditorios y salones de concierto	S	25	30	N	N	N
Servicios gubernamentales	S	S	25	30	N	N
Transporte	S	S	S(2)	S(3)	**S(4)**	**S(4)**
Estacionamientos	S	S	S(2)	S(3)	**S(4)**	**N**
Uso Comercial Oficinas, negocios y profesionales	S	S	25	30	N	N
Ventas globales y de materiales de construcción y de granja	S	S	Y(Z)	5(3)	**S(4)**	N
Comercio en general	S	S	25	30	N	N

Instalaciones de empresas de distribución eléctrica y de alcantarillado y agua potable	S	S	S(2)	5(3)	**S(4)**	N
Comunicaciones	S	S	25	30	N	N
Manufactura y Producción Manufactura en general	S	S	S(2)	5(3)	**S(4)**	N
Equipos fotográficos y ópticos	S	S	25	30	N	N
Agricultura (excepto ganado) y silvicultura	S	**S(6)**	Sl7	**S(8)**	**S(8)**	**S(8)**
Granjas y crianza de ganado	S	**S(6)**	Sl~	N	N	N
Minería y pesca, extracción y producción de recursos	S	S	S	S	S	S
Recreacional Coliseos cubiertos, con uso previsto de deportes sensibles al ruido	S	S(5)	S(5)	N	N	N
Conchas de música en exteriores, anfiteatros	S	N	N	N	N	N
Exhibiciones naturales y zoológicos	S	S	N	N	N	N
Sitios de diversión, parques y campos	S	S	S	N	N	N

Simbología:

- S (Si) = Uso de suelo y estructuras relacionadas compatibles sin restricciones.
- N (No) = Uso de suelo y estructuras relacionadas no compatible y debe ser prohibido.
- 20, 30, 35 = Uso de suelo y estructuras relacionadas generalmente compatibles, y que requieren la incorporación de medidas para lograr Reducción de Niveles de Ruido (RNR) de 25, 30 ó 35 dBA como parte del diseño o construcción de la estructura.

“**Notas:**

[1] En donde el Gobierno Municipal determine que el uso residencial o escolar debe ser permitido, se deberán incorporar medidas de atenuación sonora para lograr una reducción de niveles de ruido (RNR) desde el exterior hacia el interior de al menos 25 ó 30 dB. Estas medidas serán consideradas para aprobación individual, por caso específico. Las construcciones residenciales normales pueden llegar a proveer de RNR de 20 dB, así que la RNR adicional es de 5, 10 ó 15 dB sobre la construcción normal. Se asume operación de edificios con ventilación mecánica, acondicionamiento de aire y ventanas cerradas durante todo el año. Sin embargo los criterios de RNR no eliminarán los problemas del ruido en espacios abiertos.

[2] Medidas para alcanzar RNR de al menos 25 dB se deben incorporar en el diseño y construcción en las porciones de estos edificios en donde se atiende al público, en áreas de oficina y en áreas sensibles donde normalmente se requieran bajos niveles sonoros.

[3] Medidas para alcanzar RNR de al menos 30 dB se deben incorporar en el diseño y construcción en las porciones de estos edificios en donde se atiende al público, en áreas de oficina y en áreas sensibles donde normalmente se requieran bajos niveles sonoros.

[4~ Medidas para alcanzar RNR de al menos 35 dB se deben incorporar en el diseño y construcción en las porciones de estos edificios en donde se atiende al público, en áreas de oficina y en áreas sensibles donde normalmente se requieran bajos niveles sonoros.

[5] Uso de suelo compatible una vez que los sistemas de insonorización sean instalados.

[6] Edificios residenciales requieren una RNR de 25 dB.

[7] Edificios residenciales requieren una RNR de 30 dB.

[8] Edificios residenciales no son permitidos”[124].

Con la revisión de los datos en base a lo expresado en la tabla, si se llegaren a dar usos de suelo no compatibles, se buscara la aplicación de una regulación por parte de la DGAC, hacia las aeronaves que emitan niveles de ruido altos, es decir una reducción del ruido en la fuente (en el siguiente tema se revisa como el Ecuador ha realizado la reducción del ruido en la fuente) aplicando las recomendaciones efectuadas por la OACI para estos casos, si no se llegara a obtener una reducción adecuada con la reducción del

[124] Tabla 1 Niveles sonoros promedio día-noche anual que definen compatibilidad de uso de suelo**,** Suplemento del Registro Oficial N° 41 del 14 de marzo de 2007. Acuerdo 155 “Normas Técnicas Ambientales para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental para los Sectores de Infraestructura: Eléctrico, Telecomunicaciones y Transporte (Puertos y Aeropuertos)”, Norma de Ruido de Aeropuertos – Libro VI Anexo 9, numeral 4.1.1. Págs. 57 y 58.

ruido en la fuente ya sea por inexistencia de la norma o que su aplicación traería graves repercusiones económicas a las aerolíneas, de darse dicho escenario se buscara incorporar medidas de atenuación de ruido (insonorización de edificios, viviendas), en los puntos específicos, obteniendo así una reducción del ruido en hasta 20 decibles dependiendo de la situación.

Con la construcción del nuevo aeropuerto se espera que esta problemática se reduzca considerablemente, puesto que es más fácil aplicar políticas de ruido, en las inmediaciones aeroportuarias cuando un aeropuerto aún se encuentra en construcción, tal como lo expresa Maite Uriarte Ricote: "El establecimiento de medidas eficaces de utilización del terreno para obtener los beneficios más significativos y duraderos a largo plazo debe realizarse en un primer momento, de forma temprana. Estas medidas resultan especialmente eficaces en la planificación de los suelos que se van a ver afectados por una infraestructura aeroportuaria de nueva creación o su ampliación y también cuando el aeropuerto ya existe y pero se está a tiempo de impedir una expansión urbana inapropiada por utilización incompatible de terrenos"[125].

[125] Uriarte Ricote Maite, La contaminación acústica de la aviación civil, editorial Thomson Aranzadi, España 2008, págs. 337 y 338.

4.2.- Ruido en el origen (Decreto 1405)

La mayor fuente de contaminación acústica en un aeropuerto, se da por el uso de las aeronaves, tanto en su despegue, aterrizaje y mantenimiento, pese a no ser la única fuente de ruido aeronáutico, puesto que el ruido también proviene del uso de maquinaria en el aeropuerto y demás actividades que también generen ruido, la OACI ha considerado entre sus principales planteamientos, reducción del ruido en la fuente o como se titula en este subcapítulo, ruido en el origen.

La mejor manera para afrontar este problema se lo da cuando en búsqueda de tecnologías más saludables, el Estado obliga a las aerolíneas a la utilización de aeronaves menos contaminantes, esta práctica se la conoce como renovación de flota. En la actualidad el país está culminando una renovación de flota en casi todas sus aerolíneas, gracias al Decreto Ejecutivo 1405, y no por alguna regulación emitida por la DGAC, quien es el órgano especializado para aplicar restricciones al uso en cierto tipo de aeronaves dentro del país, para el medio aeronáutico ecuatoriano, se ha considerado que el Decreto Ejecutivo 1405 con fecha 24 de octubre del 2008, el cual es una reforma al **"**REGLAMENTO SUSTITUTIVO PARA LA REGULACION DE LOS PRECIOS DE LOS DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS" expedido mediante Decreto Ejecutivo Nº 338 de julio 25 del 2005, publicado en el Registro Oficial Nº 73 del 2 de agosto del 2005.

El Decreto 1405 consta únicamente de 2 artículos, entres los párrafos de su considerando se habla de la necesitad del Estado para contar con un moderno parque aeronáutico cuyo nivel de combustible sea menor, menos contaminante y que eleve el nivel de seguridad para el usuario. La potestad para que el Ejecutivo pueda regular los precios de los hidrocarburos (en este caso el Jet Fuel para los aviones) se la encuentra en el artículo 72 de la Ley de Hidrocarburos, de esta manera es que se da el Decreto Ejecutivo 1405, el cual reforma el artículo sexto al Reglamento sustitutivo para la regulación de los precios derivados de los hidrocarburos dejándolo de la siguiente manera:

"Art. 6.- El precio a nivel de terminal y depósitos de los aerocombustibles destinados a compañías internacionales deberá ser determinado por PETROECUADOR de

conformidad con el promedio de los precios registrados durante la semana inmediata anterior a la venta y que consten publicados en el Platts Oil Gram Markertscand de la Costa del Golfo, pero no por debajo de los precios establecidos en el artículo 1 de este reglamento[126].

Las personas naturales o jurídicas de nacionalidad ecuatoriana que operen en las diferentes rutas dentro y fuera del territorio ecuatoriano y que tengan sus aeronaves con matrícula ecuatoriana (HC), con base principal de operaciones en el Ecuador, con personal de operaciones y administrativo ecuatoriano, que cuenten con aviones construidos a partir del año 1990 y que satisfagan los requisitos técnicos de la etapa 4 pagarán el precio del combustible establecido en el artículo 1 del presente Reglamento.

Las personas naturales o jurídicas que no cumplan con lo establecido en el párrafo anterior, pagarán el precio del combustible fijado para las compañías aéreas extranjeras, conforme a lo establecido en el primer inciso de este artículo, sin perjuicio del lugar de origen en que se inicien los vuelos en el Ecuador. "[127] (El resaltado es mío)

Además de añadir una disposición transitoria otorgando un plazo de 18 meses, para el cumplimiento de la disposición de no acatarse esta, se pagara el precio oficial del jet fuel más un porcentaje adicional, pero podrán seguir operando en sus debidas frecuencias.

La duda que surge de la lectura del artículo revisado es: ¿Qué son los requisitos técnicos etapa 4?, la revisión de nuestra legislación no contempla una definición de requisitos técnicos etapa 4, al no encontrar repuesta en nuestra legislación ni en los libros que han servido para la realización de este trabajo nuevamente acudimos al conocimiento de un experto aeronáutico, tal es el caso del Abogado, y especialista en Derecho Aéreo y Espacial, Gustavo Moreno Cubillos, a quien se le formulo las siguiente preguntas:

[126] Nota: Incisos segundo y tercero agregados por Decreto Ejecutivo No. 663, publicado en Registro Oficial 195 de 22 de Octubre del 2007.
Nota: Inciso segundo reformado por Decreto Ejecutivo No. 1405, publicado en Registro Oficial 461de 6 de Noviembre del 2008."

[127] Reglamento de regulación de precios derivados de petróleo, Decreto Ejecutivo 338, Registro Oficial N° 73 de 02 de Agosto del 2005, última modificación 11 de Mayo del 2011, Articulo 6, Lexis S.A.

¿Cuáles son los requisitos técnicos etapa 4?, ¿Cómo se dice que un avión es etapa 4?, ¿Existe una relación cuando se habla de los aviones con niveles de ruido previstos en el Capítulo II del Anexo 16 de la OACI, con los requisitos técnicos etapa 4?, la respuesta obtenida y que satisface en gran medida estas dudas son las siguientes:

“En la norma internacional no existen previsiones específicas para etapas de ruido como tú lo señalas, ese término fue credo por la práctica aeronáutica de USA y se generalizó creando requisitos específicos según la regulación aeronáutica norteamericana (FAAR).”

De lo expuesto podemos deducir que el Decreto 1405, se basó en los requisitos técnicos que imponen las normas FAAR, restaría hacer un cuadro comparativo entre las regulaciones emitidas por la OACI (Practica muy utilizada en la mayoría de los países), versus los requisitos técnicos etapa 4 que establece las regulaciones FAAR, obviamente al tratarse de una tesis jurídica, no es posible realizar dicho cuadro comparativo, pues como se entenderá intervienen muchos factores técnicos y cálculos de los cuales se desconoce, sin embargo podemos revisar como se aplica las restricciones por ruido en el origen, por medio del anexo 16 de la OACI, como lo hacen otros países.

Revisando normas de otros países que han impuesto restricciones al uso de aeronaves, por su tecnología son muy contaminantes, se puede evidenciar que para otorgar una restricción en la fuente, se aplican restricciones en base al año de fabricación de la aeronave como es nuestro caso, pero basándose en las restricciones que establece el anexo 16 de la OACI.

Un claro ejemplo de lo expresado se lo obtiene en Colombia, por medio del Decreto 2564 de 1999, publicado en el Diario Oficial Nº 43.828 de Diciembre 23 del mismo año, por medio del cual se decreta:

“ARTICULO 1. A partir del 1 de enero del año 2003, los explotadores aéreos solamente podrán operar en el país, si la totalidad de sus aeronaves cumplen con los niveles de

ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de la Aviación Civil Internacional".[128]

Para obtener un comentario sobre el Decreto arriba citado, nuevamente acudimos al especialista en Derecho Aéreo y Espacial, Gustavo Moreno Cubillos quien nos proporcionó su criterio acerca del Decreto 2564:

"En cuanto al Decreto 2564 de 1999, se refiere a aeronaves incluidas en el Capítulo III del Anexo 16 y por tanto, toca directamente las limitaciones sobre ruido. Debe tenerse en cuenta que normas como estas, existen en muchos países, y en sí mismas puede abarcar otros propósitos diferentes al meramente técnico, a saber:

1. Disminuir el impacto del ruido sobre la comunidad circundante (del aeropuerto o de la ruta)
2. Alcanzar los niveles de cumplimiento del estándar internacional (Art. 37 del Convenio)
3. Imponer limitaciones de acceso al mercado aeronáutico."[129]

De todas maneras en la práctica el Decreto Ejecutivo 1405, pese a no ser enfocado directamente a reducir la contaminación acústica, ni especificar que son los requisitos técnicos etapa 4, reduce en gran medida el ruido aeronáutico, tal es así que el anexo 05 nos otorga una simulación del mapa de contorno de ruido, sin la aplicación del Decreto 1405 y con la aplicación de este.

[128] Decreto 2564, del 23 de Diciembre de 1999. Diario Oficial Nº 43.828 del 23 de diciembre de 1999, Presidencia de la Republica, Santa Fe de Bogotá, Colombia, Artículo 1.
[129] Consulta obtenida vía correo electrónico, Gustavo Moreno Cubillos, Abogado y especialista en Derecho Aéreo y Espacial, funcionario de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, Profesional Aeronáutico IV.

4.3.- Propuesta sobre la RDAC 036

Como se evidencio en el capítulo anterior la RDAC 036 denominada: “Estándares de ruido: Certificación tipo y aeronavegabilidad de aeronaves”, se basa en la aparente transcripción de la DNAR 036 “norma argentina”, y su aplicación no es posible ya que no se reproduce el texto de la norma FAAR Part 036 denominada: Noise standars: aircraft type and airworthiness certification, redactada en su idioma original, al no existir una versión oficial de dicha normal al español, resulta imperioso buscar una solución, para la aplicación de dicha norma, gracias a la Administración Nacional de Aviación Civil Argentina (ANAC), se nos informó que se encuentran trabajando en un real proceso de homologación de dicha norma al español, sin embargo el esperar que la Administración Aeronáutica Argentina culmine con dicho proceso y posteriormente la DGAC lo transcriba, no es una solución viable puesto que el trabajo de traducción lo podría hacer algún traductor autorizado ya sea de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica o algún funcionario de la DGAC.

Un verdadero proceso para la homologación de una Regulación FAAR, debe ser un estudio serio, el cual lo debería realizar un grupo de trabajo que incluya, traductores, técnicos aeronáuticos, abogados y pasar por todos los procesos de socialización, esto es que las partes que se consideren afectadas deban ser parte, además que se debería discutir la conveniencia o no de la homologación de las Regulaciones FAAR en el Ecuador puesto que nuestro país al ser miembro de la OACI, podría solicitar a dicha entidad su apoyo para actualizar nuestro ordenamiento jurídico aeronáutico en base a los lineamientos que dicha institución realiza constantemente.

Mas allá de la conveniencia o no de continuar aplicando Regulaciones FAAR en nuestra legislación aeronáutica (tema que debería ser discutido a profundidad), dentro de las RAC actuales, se encuentra la RDAC PARTE 011 “Procedimientos Generales de Legislación de Regulaciones”, aquí se describe el proceso legislativo que deberá cumplirse ya sea para la emisión, enmienda, o revocación de una Regulación Técnica RDAC, a continuación describimos el proceso que debe seguirse, cumpliendo con lo establecido en la RDAC 011, partiendo de una propuesta para elaborar o enmendar una Regulación:

Con fundamento en la Subparte A Procedimientos legislativos Nº 11.61 “Petición para adoptar, reformar, o revocar una regulación”, El público en general puede solicitar al Director General de Aviación Civil, añadir, reformar o revocar una regulación actual de las RDAC, utilizando una petición para legislación de una regulación, se recomienda llenar el formulario Anexo 11-0 1 “Propuesta de regulación (NPR)”, (Favor revisar el anexo 6), una vez completado el formulario se podría pensar que la propuesta pase al Comité de Normas y de esta manera evitar lo establecido por el numero 11.73 **Procedimiento para procesar peticiones para elaboración de regulaciones**, ya que de darse ese caso la DGAC puede responder la petición de legislación de una regulación en cualquiera de las siguientes maneras:

- “(a) Si determinamos que la petición justifica que tomemos la acción sugerida, podríamos emitir una Noticia Anticipada para Elaboración de una Propuesta de Regulación (NAEPR), o una Noticia sobre una Propuesta de Regulación (NPR), lo haremos no más tarde de seis (6) meses después de la fecha que hemos recibido la petición. Al hacer nuestra decisión, consideramos:
    - (1) La proximidad de las inquietudes de seguridad y protección que se promueven.
    - (2) La prioridad de otros asuntos con los que la DGAC debe tratar.
    - (3) Los recursos que tenemos disponibles para manejar estos asuntos.

- (b) Si hemos emitido una Noticia Anticipada para Elaboración de una Propuesta de Regulación (NAEPR), o una Noticia sobre una Propuesta de Regulación (NPR), sobre el tema materia de la petición, consideraremos los argumentos presentados para el cambio en la regulación como un comentario en conexión con el proceso de legislación de la regulación. No trataremos la petición como una acción separada;

- (c) Si hemos iniciado un proyecto de legislación de una regulación en el área temática de la petición, consideraremos los comentarios y

argumentos recibidos para cambiar la regulación como parte de ese proyecto. No trataremos la petición como una acción separada;

- (d) Si hemos impuesto sobre el Comité de Normas la tarea de estudiar el área temática general de la petición, solicitaremos al Comité de Normas la acción de revisar y evaluar la acción propuesta. No trataremos su petición como una acción separada; y,

- (e) Si determinamos que los problemas identificados en la petición pueden tener mérito, pero no se refieren a una inquietud inmediata de seguridad o no pueden ser tratados debido a otras prioridades y restricciones de recursos, podemos desechar su petición. Los comentarios y argumentos para cambiar una regla serán colocados en una base de datos, la cual examinaremos cuando consideremos una futura legislación de la regulación."[130]

De los cinco posibles escenarios que se establecen para cumplir con el objetivo de reformar la RDAC 036, se haría lo posible para que se direccione a nuestra solicitud dentro de lo establecido en la letra (d), es decir que pase al Comité de Normas en este punto la DGAC, puede decidir que es necesaria más información sobre un asunto (algún punto de los que se ha propuesto), o se debería hacer una exposición diferente de la inicial, lo que significaría que el enfoque que se dio a la propuesta no es el adecuado a criterio de la DGAC, o seguir un comentario que va más allá del alcance de la regla originalmente propuesta al llenar el formulario 11- 01, además de solicitar la aplicación del Anexo 16 de la OACI se siguiere la revisión del Doc. 9819: "Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves", para la aplicación de estas políticas en los aeropuertos del país.

Podría darse el caso si el Comité considera conveniente que se realice en esta parte del proceso, la socialización de la norma, para lo cual se llamaría a las instituciones y personas que se consideren afectadas o beneficiadas con la nueva regulación o se les

[130] Numero 11.73 Procedimiento para procesar peticiones para elaboración de regulaciones, RDAC Parte 011 Procedimientos Generales de Legislación de Regulaciones.

confiera competencias, tal es así que se esperaría a funcionarios del Ministerio del Ambiente, Secretaria Ambiental de algún Municipio, representantes de ARLAE (Asociación de Representantes de Líneas Aéreas Ecuatorianas), personas naturales que se consideren afectadas o beneficiadas con la posible creación de esta regulación, para una discusión a manera de mesa redonda denominada: Reunión Pública, la cual no será para la confrontación de las partes concurrentes, pues será un proceso de recolección de hechos dirigido por un representante de la DGAC.

El último paso será la creación de la regulación final, por medio cargo del Comité de normas, quien considerara o no los comentarios realizados anteriormente, se establece una fecha para su implementación, previa revisión del Director General de Aviación Civil y su posterior publicación en el Registro Oficial.

Conclusiones

1. El Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) por medio de la OACI continuamente realiza estudios para reducir la contaminación acústica, dichos estudios se plasman en: Recomendaciones, Anexos Técnicos, Propuestas para mitigar la contaminación y, demás políticas a implementarse.

2. La sociedad Actual, cada vez está más consciente, que el uso de las tecnologías contaminantes en es necesario para el desarrollo, pero ahora se busca un justo equilibrio entre el desarrollo y, el medio ambiente.

3. El encargado principal para establecer normativas tendientes a mitigar la contaminación acústica producida por la actividad aeronáutica, debería ser la DGAC, más allá que la ley concede al Ministerio del Ambiente la autoridad ambiental a nivel nacional, la contaminación acústica producto de la actividad aeronáutica civil comercial ha sido y, es tratado por la OACI, como una de sus principales prioridades. (Con esta conclusión no buscamos desmerecer la autoridad del Ministerio del Ambiente, lo que sugerimos es una mayor participación de la DGAC).

4. El desarrollo del Derecho Aeronáutico, en los países desarrollados, va de la mano con el desarrollo de su infraestructura; es decir mientras mayor sea el tráfico aéreo de un país, se buscaran mejores normas, sin embargo la OACI busca crear normas para que su aplicabilidad se de en todos sus países miembros y, de no ser posible en algunos países su aplicación por motivos de infraestructura, hagan la respectiva denuncia ante la Asamblea.

5. La introducción por parte de la OACI del concepto de enfoque equilibrado para la reducción del ruido, marca una nueva visón para tratar la contaminación acústica, de un modo flexible y, así aplicar medidas correctivas.

6. El progreso que marca España en su Legislación para contrarrestar la contaminación acústica, se debe en gran medida a las Directrices que las toman en la Unión Europea, y su posterior transposición a su ordenamiento jurídico.

7. Dentro de nuestra Legislación Ecuatoriana existe: a) Normas Técnicas Ambientales para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental para los Sectores de Infraestructura: Eléctrico, Telecomunicaciones y Transporte (Puertos y Aeropuertos), creada por el Ministerio del Ambiente, b) Decreto Ejecutivo 1405, creado por la Presidencia de la Republica, c) Ordenanza Metropolitana 213, creado por el Municipio de Quito, todas estas tendientes a contrarrestar la contaminación acústica. Evidenciando el trabajo que existe en otras instituciones del Estado.

Recomendaciones

1. La DGAC debería elegir entre adoptar el modelo F.A.R. o aplicar las recomendaciones técnicas de la OACI, a nuestra manera de ver resulta más viable el aplicar las recomendaciones OACI dentro de nuestra Legislación Aeronáutica, por tratarse de una Institución de carácter internacional y no netamente nacional como lo es las F.A.A. (Fedral Aviator Administration).

2. Para dar pleno cumplimiento al Artículo 37 del Convenio de Chicago, por el cual somos país signatario y a su vez miembro de la OACI desde su creación, se deberían adoptar todos sus anexos técnicos dentro de la Legislación Aeronáutica Ecuatoriana a manea de RDAC, o de no poder cumplir con algún Anexo enviar la respectiva denuncia.

3. Que en algunas Regulaciones DAC (RDAC), se deje de nombrar el Reglamento de Aeronavegabilidad Ecuatoriano, puesto que este nunca existió, se deduce que al adoptarse el sistema Legislativo Aeronáutico de las DNAR de la República de Argentina, olvidaron crear un Reglamento de Aeronavegabilidad como lo sí hizo este último en 1987.

4. La creación o a su vez, modificación del Convenio de Roma de 1952, para que se considere dentro de los daños causados a terceros en la superficie, a las personas afectadas por el ruido aeronáutico.

5. En la obra Modulo Derecho Ambiental, de la Universidad Técnica Particular de Loja, del Dr. Ricardo Creso Plaza, el Capítulo V denominado: (La Legislación Ambiental bajo el marco del Plan Ambiental Ecuatoriano), dando a entender que el P.A.E. es una norma en nuestro país, pero esta nunca se publicó en el Registro Oficial; se debería dejar de revisar el P.A.E. y enfocarse en las T.U.L.A.S.

6. El tratar el tema de la contaminación acústica aeronáutica, se lo debe hacer a nivel nacional, al menos cuando se trata de ruido en el origen.

7. Siguiendo el ejemplo del portal Argentino www.infoleg.gov.ar, el Gobierno Ecuatoriano debería implementar un sitio web, donde se obtenga Registros Oficiales y demás normas actualizadas sin ningún costo.

8. Se debería revisar todas las 37 RDAC, con el objetivo de evitar lo sucedido con la RDAC 036.

9. La DGAC, debería afrontar la contaminación acústica desde un enfoque equilibrado para la reducción del ruido, adoptando los criterios emitidos por la OACI.

Bibliografía

- Martin Cuesta Álvarez*,* Ruido y estampido sónico*,* editorial paraninfo, Madrid 1982.
- Mario O Folchi, Derecho aeronáutico y transporte aéreo, Editorial Astrea, Buenos Aires 1977.
- Álvaro A Saquera Duarte, Derecho Aeronáutico, Editora LP 2004
- Luis E Yánez, Derecho Aeronáutico del Ecuador, Editorial Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito 1983.
- Federico Videla Escalada, Manual de Derecho Aeronáutico, Editor Víctor P de Zavalia.
- Uriarte Ricote Maite, La contaminación acústica de la aviación civil, Editorial Arazandi año 2008
- Folchi, Mario, Eduardo, Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1968.
- Tapia, Luis, Curso de Derecho Aeronáutico, BOSCH Casa editorial S.A. Barcelona, 1980.
- Dr. Ricardo Crespo Plaza, Derecho Ambiental Texto Guía, Postgrado en Derecho Empresarial, Universidad Técnica Particular de Loja, Loja Ecuador, Año 2005.
- Lucy Kavaler, Ruido: La nueva amenaza, Ediciones tres tiempos 1977.
- Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial N° 449, 20 de Octubre del 2008.
- Uriarte Ricote Maite, La contaminación acústica de la aviación civil, editorial Thomson Aranzadi, España 2008.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 07 de diciembre de 1944.
- Revistas de la OACI, desde el año 2000 hasta el 2010.
- Registro Oficial Nº 51 del 6 de Noviembre de 1920.
- Registro Oficial Nº 224, del 14 de julio de 1932.
- Registro Oficial Nº 247 del 23 de Julio de 1936.
- Revista Avión revue internacional, Aviación comercial 40 años del Concorde, Núm. 322 Abril 2009.
- Real Decreto Nº 873, celebrado el 29 de Mayo de 1987, España.
- Real Decreto Nº 1256, celebrado 11 de octubre de 1990, España.
- Real Decreto N° 1422, celebrado el 27 de noviembre de 1992, España.
- Real Decreto N° 1908, celebrado el 17 de Diciembre de 1999, España.
- Real Decreto N° 1257, celebrado el 3 de Octubre de 2003, España.
- Ley del Ruido Española conocida también como la Ley 37/2003, con fecha 27 de 2003, España.
- Ley 5/2010, del 17 de marzo de 2010, España.

- Ley de Gestión Ambiental Registró Oficial N° 418, de 10 de septiembre del 2004.
- Ordenanza Metropolitana 213, Registro Oficial Especial N°4, del 10 de septiembre del 2007.
- Reglamento a la Ley de Gestión Ambiental para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental, el Libro VI denominado: De la Calidad Ambiental Título IV, T.U.L.A.S.
- Decreto Nº 1.496, del 14 de octubre de 1987, Buenos Aires Argentina.
- Reglamento de Aeronavegabilidad, DNAR 36 – Estándares de ruido: Certificación tipo y de aeronavegabilidad de aeronaves, Septiembre de 1995, Republica de Argentina.
- Código Aeronáutico, Registro Oficial Suplemento 435 de 11 de enero del 2007.
- Doc. 9829: "Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves", Organización de Aviación Civil Internacional Segunda Edición 2008.
- Ley de Aviación Civil, Registro Oficial Suplemento 435 de 11 de enero del 2007.
- Reglamento para uso y funcionamiento de los aeropuertos del país, Registro Oficial N° 10, Mayo 04 del 2005.
- Decreto 2564, del 23 de Diciembre de 1999. Diario Oficial Nº 43.828 del 23 de diciembre de 1999, Presidencia de la Republica, Santa Fe de Bogotá.
- Resolución A33-7 de la Asamblea de la OACI.
- RDAC 036, Registro Oficial Nª 684 del 16 de octubre del 2002.
- Acuerdo 155 "Normas Técnicas Ambientales para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental para los Sectores de Infraestructura: Eléctrico, Telecomunicaciones y Transporte (Puertos y Aeropuertos)", Norma de Ruido de Aeropuertos – Libro VI Anexo 9.
- Reglamento de regulación de precios derivados de petróleo, Decreto Ejecutivo 338, Registro Oficial N° 73 de 02 de Agosto del 2005.

Información Digital:

- http://www2.deia.com/es/impresa/2009/03/08/bizkaia/herrialdeak/542324.php
- http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=CentroDocumentacion }
- www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/elia-liut-heroe-de-la-aviacion-54805-54805.html
- http://www.planetaius.com.ar/fallos/jurisprudencia-r/caso-Rossi-Sarubbi-Maximiliano-Jose-c-Cielos-del-Sur-SA-y-otros.htm,
- www.narita-airport.jp/en/index.html
- www.atlanta-airport.com
- www.peacram.com
- http://cmae.fach.cl/docum/ruidos.pdf
- http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2406:el-derecho-aeronaaacuteutico-en-nuestro-paaiacutes&catid=24:derecho-aeronautico&Itemid=420.
- http://www.dgac.gob.ec/Espa%c3%b1ol/Paginas/Historia.aspx.
- http://www.airport.kr/eng/airport/
- http://www.icao.int

ANEXO 01

Hotmail - leninvvt85@hotm | Hotmail - leninvvt85@hotm

sn133w.snt133.mail.live.com/default.aspx?fid=b41538dc68e1433e94932427de21a0e6&n=583570757&rru=inbox&mid=7107cd34-820d-11e0-a078-00215ad7dbd2&fv:

Windows Live™ Hotmail (0) Messenger (20) SkyDrive | MSN

Lenin Vélez

perfil | cerrar sesión

Hotmail

Nuevo | Responder Responder a todos Reenviar | Eliminar Correo no deseado Limpiar Anotar como Mover a

Opciones

Entrada

Carpetas

- Correo no deseado (1)
- Borradores (2)
- Enviados
- Eliminados (21)
- banco
- CIA
- consulcorp
- Maestria o Doctorado
- MOVI
- Rea Madrid
- rugby
- TESIS
- Nueva carpeta

Vistas rápidas

- Marcados (2)
- Fotos
- Documentos de Office

Messenger (20)

Invitación de 1

Buscar contactos

- Página principal
- Contactos
- Calendario

RD 1256_1...pdf Descargar (144,5 KB)

RD 1422_1...pdf Descargar (149,3 KB)

RD 325_19...pdf Descargar (21,1 KB)

RD 873_19...pdf Descargar (149,0 KB)

Descargar todo como zip

Estimado Sr. Vélez:

En relación a su petición, le informamos de que en España también es de aplicación el Anexo 16 de OACI, en base al mismo -a lo largo de los años- se han publicado varios Reales Decretos que regulan la certificación y la utilización de las aeronaves subsónicas civiles, son los que le incluyo a continuación:

<<RD 1256_1990.pdf>> <<RD 1422_1992.pdf>> <<RD 325_1995.pdf>> <<RD 873_1987.pdf>>

Existe también un Real Decreto por el que se regula la introducción de restricciones a las operaciones por motivos de ruido que es una transposición de una Directiva Europea, la 2002/30. Incluyo tanto la Directiva como el Real Decreto:

<<RD 1257_2003.pdf>> <<directiva 2002_30 consolidada.pdf>>

Por último, el año pasado se aprobó la Ley 5/2010 que modifica la Ley 48/1960 de Navegación y que introduce la obligación de aprobar servidumbres acústicas para los grandes aeropuertos:

<<Ley 5_2010.pdf>>

Además de la legislación específica de ruido aeronáutico, le incluyo a continuación la legislación de ruido ambiental que también nos es de aplicación. Se trata de la Ley 37/2003, del Ruido y de los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007 por los que se desarrolla.

<<RD 1513_05.pdf>> <<RD 1367_07.pdf>> <<Ley del Ruido.pdf>>

Tanto en estos Reales Decretos como en Anexo 16 de la OACI, existen partes de obligado cumplimiento y partes que se tienen que interpretar como recomendaciones.

Espero que le sea de utilidad y tenga suerte con la tesis.

Comercialmente

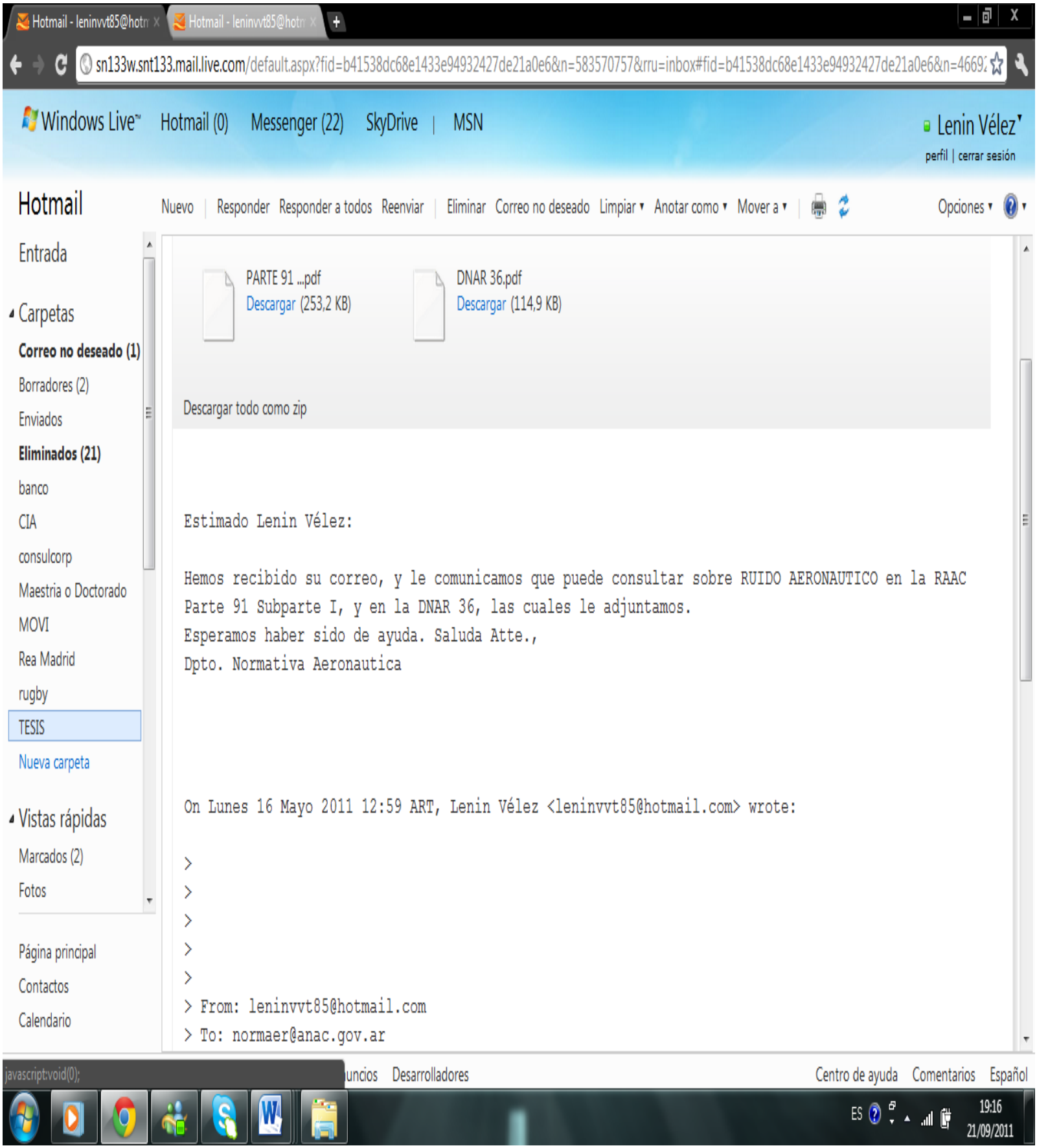
"Invertí solo $200 y en 3 semanas se hicieron $1500 Hoy, después de unos meses ya gané mas de $10000„



Averigüe aquí »

iFOREX

ANEXO 02


Hotmail - leninvvt85@hotm
Hotmail - leninvvt85@hotm
sn133w.snt133.mail.live.com/default.aspx?fid=b41538dc68e1433e94932427de21a0e6&n=583570757&rru=inbox#fid=b41538dc68e1433e94932427de21a0e6&n=4669
Windows Live
Hotmail (0)
Messenger (22)
SkyDrive
MSN
Lenin Vélez
perfil | cerrar sesión
Hotmail
Nuevo
Responder
Responder a todos
Reenviar
Eliminar
Correo no deseado
Limpiar
Anotar como
Mover a
Opciones
Entrada
Carpetas
Correo no deseado (1)
Borradores (2)
Enviados
Eliminados (21)
banco
CIA
consulcorp
Maestria o Doctorado
MOVI
Rea Madrid
rugby
TESIS
Nueva carpeta
Vistas rápidas
Marcados (2)
Fotos
Página principal
Contactos
Calendario
PARTE 91 ...pdf
Descargar (253,2 KB)
DNAR 36.pdf
Descargar (114,9 KB)
Descargar todo como zip
Estimado Lenin Vélez:
Hemos recibido su correo, y le comunicamos que puede consultar sobre RUIDO AERONAUTICO en la RAAC
Parte 91 Subparte I, y en la DNAR 36, las cuales le adjuntamos.
Esperamos haber sido de ayuda. Saluda Atte.,
Dpto. Normativa Aeronautica
On Lunes 16 Mayo 2011 12:59 ART, Lenin Vélez <leninvvt85@hotmail.com> wrote:
>
>
>
>
>
> From: leninvvt85@hotmail.com
> To: normaer@anac.gov.ar
javascript:void(0);
Desarrolladores
Centro de ayuda
Comentarios
Español
ES
19:16
21/09/2011

PARTE 036 ESTANDARES DE RUIDO: CERTIFICACION TIPO Y AERONAVEGABILIDAD DE AERONAVES

Resolución CNAC-DAC-028/2002

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Considerando:

Que el Consejo Nacional de Aviación Civil mediante Acuerdo 004/97 del 22 de enero de 1997, publicado en el Registro Oficial 10 del 25 de febrero de 1997, aprobó las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC);

Que la Autoridad Aeronáutica Ecuatoriana dispuso la aplicación de las FAR (Federal Aviation Regulation) en calidad de RDAC ESPECIAL, siempre y cuando no se oponga a la reglamentación aeronáutica vigente en la República del Ecuador, hasta tanto se implementen en el país las RDAC-PARTES 23, 25, 27, 29, 31, 34, 36, 125 y 127, conforme consta publicado en el Registro Oficial 186 del 4 de noviembre de 1997;

Que en vista de que constantemente se están actualizando las FAR (Federal Aviation Regulation), es necesario incorporar estas actualizaciones a las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil del Ecuador (RDAC);

Que mediante Resolución 12/2000 del 1 de marzo de 2000, publicada en el Registro Oficial 38 del 17 de los citados mes y año, el Consejo Nacional de Aviación Civil delegó al Director General de Aviación Civil algunas de sus atribuciones, entre ellas la de "aprobar, reformar y expedir las regulaciones técnicas y normas de operación, basadas en los anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944";

Que mediante Resolución 02/163 del 27 de septiembre de 2002, el Director General de Aviación Civil encargó la Dirección General de la Institución al Subdirector del Litoral; y,

En uso de las atribuciones constantes en el artículo 1, letra a), de la Resolución 12/2000 y artículo 9, letra b), de la Ley de Aviación Civil,

Resuelve:

Art. 1.- Aprobar como nuevo texto de las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil, siempre y cuando no se opongan a la reglamentación aeronáutica vigente en la República del Ecuador, las FAR (Federal Aviation Regulation), correspondientes a las siguientes partes que constan como anexo y parte integrante de la presente Resolución:

Parte 23 Referencia FAR 23 Versión 2002
Parte 25 Referencia FAR 25 Versión 2002
Parte 27 Referencia FAR 27 Versión 2002
Parte 29 Referencia FAR 29 Versión 2002
Parte 33 Referencia FAR 33 Versión 2002
Parte 35 Referencia FAR 35 Versión 2002
Parte 36 Referencia FAR 36 Versión 2002

Versiones a las que se incorporarán las enmiendas que se hubieren expedido o que se expidieren en el futuro por parte de la Federal Aviation Administration (FAA).

Art. 2.- Del cumplimiento y control de la presente Resolución encárgase a la Dirección General de Aviación Civil, a través de las correspondientes dependencias.

Art. 3.- Esta Resolución sustituye a las RDAC - ESPECIAL, publicadas en el Registro Oficial 186 del 4 de noviembre de 1997.

Art. 4.- La presente Resolución y su anexo entrarán en vigencia a partir del 1 de octubre de 2002, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese.- Dada en Quito, 3 de octubre de 2002.
f.) Cptn. Eduardo Insua Márquez de la Plata, Director General de Aviación Civil (E).
f.) Dra. Mónica Paredes Márquez, Secretaria del Consejo Nacional de Aviación Civil (E).
Es fiel copia del original que reposa en los archivos de la Secretaría del H. Consejo Nacional de Aviación Civil.
Certifico.- Quito, 4 de octubre de 2002.
f.) El Secretario.

Reglamento de Aeronavegabilidad RDAC 36

RDAC 36 ESTÁNDARES DE RUIDO: CERTIFICACIÓN TIPO Y DE AERONAVEGABILIDAD DE AERONAVES
ADOPCIÓN: Para los requisitos de la RDAC Parte 36, del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República de Ecuador, de acuerdo con la RDAC Especial publicada en el RO 186 del 4 de noviembre de 1997, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) adoptará la FAR PART 36: NOISE STANDARDS AIRCRAFT TYPE AND AIRWORTHINESS CERTIFICATION, de la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América en idioma inglés, íntegramente, con todas sus enmiendas, modificaciones y apéndices excepto aquellas subpartes o secciones que han sido adaptadas y que se indican, en "ADAPTACIÓN".
Existe total correspondencia entre las partes, subpartes y secciones de la FAR Part 36 con la RDAC Parte 36 ACTUALIZACIÓN: Serán adoptadas como fechas de actualización para esta RDAC Parte 36 las fechas de las "Amedments" de la FAR Part 36, emitidos por la FAA.

DICIEMBRE 2000 RDAC PARTE 36
ADAPTACIÓN: A los efectos de la adaptación de la presente RDAC
Parte 36 en el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República de Ecuador (RDAC) deberá tenerse en cuenta que:

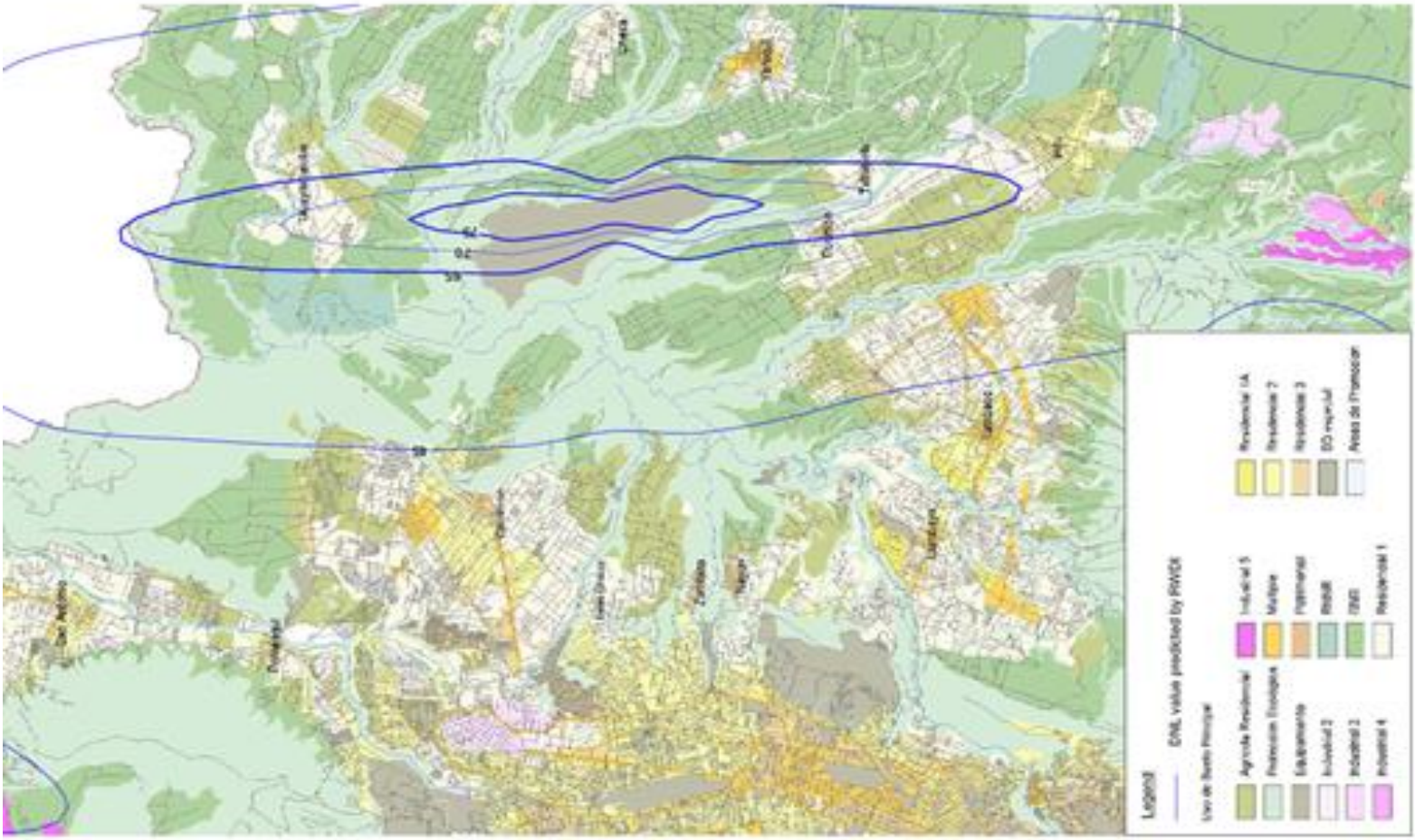
Donde dice: Deberá decirse:
Federal Aviation Administration Dirección General de Aviación Civil
FAA approved Aprobado por el Director General
Federal Aviation Regulation (FAA) RDAC SUBPART "D" NOISE LIMITS FOR SUPERSONIC TRANSPORT CATEGORY

SUBPARTE "D" LÍMITES DE RUIDO PARA AVIONES SUPERSÓNICOS
AIRPLANES CATEGORÍA TRANSPORTE Sec. 36.301 Noise Sec. 6.301 Límites de Ruido Limits Concorde Concorde:

Reservado
SUBPART "E" RESERVED
SUBPARTE "E" RESERVADO
APPENDIX "A" APÉNDICE "A" AIRCRAFT NOISE MEASUREMENT
UNDER 36.101 MEDICIÓN DE RUIDO DE LA AERONAVE, bajo 36.101 (e) (7),
Donde dice: "Each calibration". Debe decir: "Cada calibración" deberá ser realizado por el o los organismos que el Director General considere adecuados.

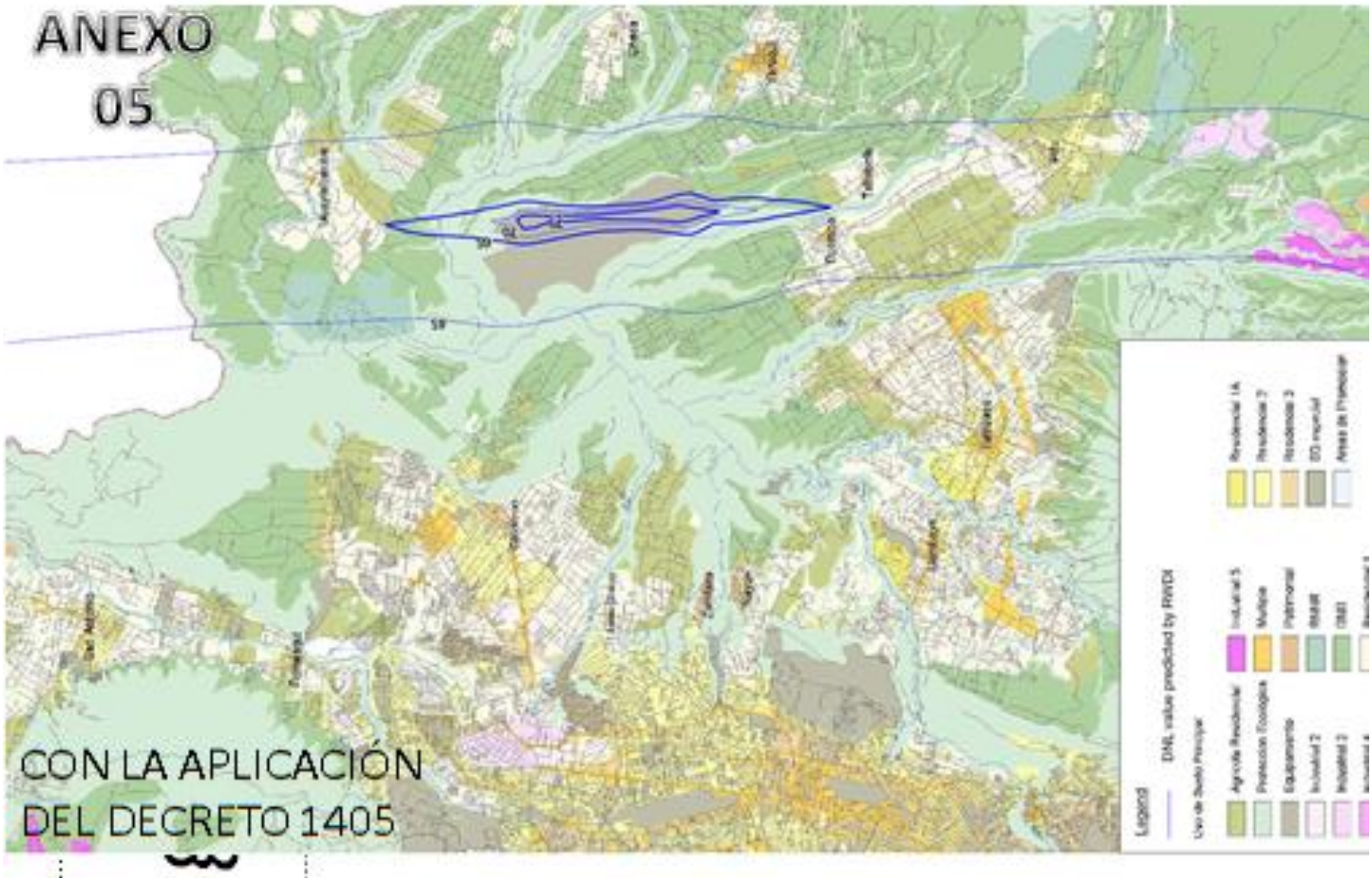
Es fiel copia del original que reposa en los archivos de la Secretaría del H. Consejo Nacional de Aviación Civil. Certifico.- 4 de octubre de 2002. f.) El Secretario (E). (RO 684: 16-oct-2002)

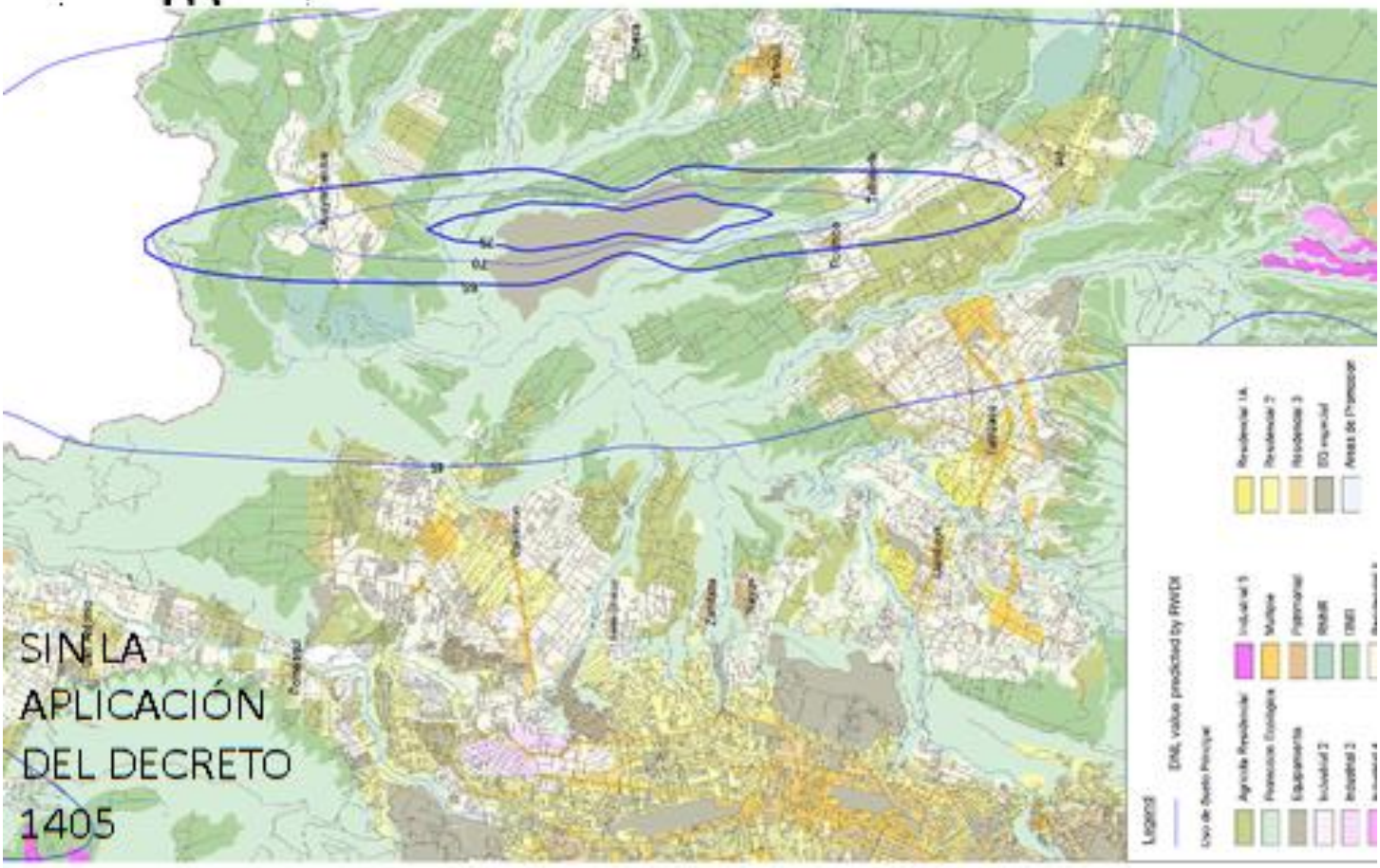
ANEXO 04



2010
FLOTA
ACTUAL

ANEXO
05


CON LA APLICACIÓN
DEL DECRETO 1405


SIN LA
APLICACIÓN
DEL DECRETO
1405

ANEXO 06

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

COMITÉ DE NORMAS

Anexo 11-01 "Propuesta de regulación (NPR)"

1. Persona/Organización que provee la Propuesta:

Nombre: Vélez Terreros Lenin Vladimir

Organización: P.U.C.E.

Dirección: Real Audiencia N53- 118

País: Ecuador

Teléfono: 2404051

Correo electrónico: leninvvt85@hotmail.com

2. Número de la regla:

RDAC 036 Estándares de Ruido: Certificado Tipo y de Aeronavegabilidad de Aeronave**s**

3. Título del asunto

Propuesta para revocar la RDAC 036 y adoptar una nueva regulación para la contaminación acústica, basándose en el anexo 16 de la OACI

4. Descripción del problema/antecedente.

La actual RDAC 036 Estándares de Ruido: Certificado Tipo y de Aeronavegabilidad de Aeronaves, es una referencia a la Regulación FAAR 036, pero al ser una regulación redactada en idioma ingles no existe una versión traducida para nuestro idioma, además de no adjuntarse ningún texto para su referencia, por lo que resulta inaplicable**.**

5. Objetivo de la propuesta

La contaminación acústica es un agente contaminante dentro de nuestra sociedad, al cual la OACI le ha dado suma importancia en los últimos años, por lo que el Ecuador al ser un país miembro del Convenio de Chicago debería enfocar la solución de este problema a los lineamientos que ha creado la OACI para la solución de este problema.

Se debe revocar la RDAC 036, puesto que resulta una norma completamente inaplicable, como se evidencio en el punto 4.

El Documento 9829 denominado: “Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves”, es una herramienta creada por la OACI, para la reducción del ruido aeronáutico, por medio de un enfoque equilibrado, dicho texto debería ser la referencia normativa que maneje la DGAC, para la resolver problemas provenientes de la contaminación acústica aeroportuaria.

6. Ámbito de la publicación

La RDAC propuesta tendrá una aplicación nacional, entre los aeropuertos que operen con ese tipo de aeronaves.

7. Impacto

a) Impacto Económico

b) Otros impactos

La contaminación acústica afecta a toda la colectividad aledaña aeroportuaria, causando graves problemas en la salud, tanto físicos, como psicológicos tal como lo señala el Informe sobre los efectos adversos del ruido ambiental, englobando el ruido producido por el transporte aéreo, realizado por el Centro de investigaciones en epidemiologia ambiental (CREAL), Barcelona, Diciembre del 2010.

8. Texto propuesto

Se propone una nueva norma que recoja los lineamientos de la OACI, en materia de contaminación acústica, una homologación del Anexo 16 de la OACI para incorporarlo a nuestro ordenamiento jurídico aeronáutico, a manera de RDAC.

9. Justificación

Al ser nuestro país miembro signatario del Convenio de Chicago se debería cumplir con el artículo 37 del Convenio de Chicago adoptando el Anexo 16 del Convenio, como una regulación dentro de la normativa Aeronáutica Ecuatoriana

10. Otros comentarios

A futuro se debería buscar un enfoque equilibrado para la reducción del ruido, dicho enfoque debería revisar toda la legislación existente dentro de nuestro ordenamiento jurídico y en base a lo establecido por el Documento 9829 de la OACI, aplicar las mejores medidas.

Dentro de nuestra Legislación Ecuatoriana existe: a) Normas Técnicas Ambientales para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental para los Sectores de Infraestructura: Eléctrico, Telecomunicaciones y Transporte (Puertos y Aeropuertos), creada por el Ministerio del Ambiente, b) Decreto Ejecutivo 1405, creado por la Presidencia de la Republica, c) Ordenanza Metropolitana 213, creado por el Municipio de Quito, todas estas tendientes a contrarrestar la contaminación acústica, por lo que se hace indispensable que la DGAC, reglamente la contaminación acústica.

Envíe Su propuesta a: subdirector@dgac.gov.ec

……

(Solamente para uso de la DGAC)

Fecha de recepción:

Conocimiento del envío recibido:

Evaluación inicial:

Fecha de respuesta al proponente:

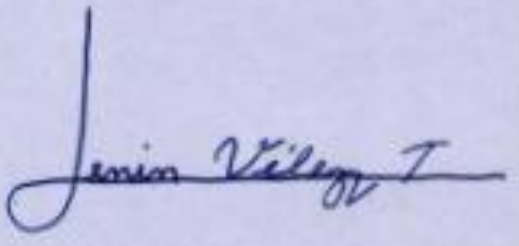
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Lenin Vladimir Vélez Terreros, C.I. 060264103-7 autor del trabajo de graduación intitulado: "La contaminación acústica producto de la actividad aeronáutica, civil comercial en las inmediaciones aeroportuarias de la ciudad de Quito", previa a la obtención del grado académico de **LICENCIADO EN CIENCIA JURIDICAS** en la Facultad de **JURISPRUDENCIA:**

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Quito, 16 de Septiembre del 2011



Lenin Vélez Terreros

C.C. 060264103-7