



A35-WP/137¹
EX/54
13/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

RECOMENDACIÓN PARA LIMITAR LA CONTRIBUCIÓN CRECIENTE DE LAS EMISIONES DE LOS MOTORES DE AERONAVES A LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE LOCAL

(Nota presentada por 41 Estados contratantes², miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil)

RESUMEN

En la presente nota, se aborda el nuevo aumento de las emisiones de los motores de aeronaves que trajo aparejado el retorno del crecimiento del tráfico, así como los efectos negativos graves para el sector aeronáutico en todo el mundo que pueden producirse si la calidad del aire en los aeropuertos y en sus zonas aledañas no se trata eficazmente.

Decisión de la Asamblea: se invita a la Asamblea a reflejar en su declaración refundida relativa a la protección del medio ambiente (A35-WP/77) las recomendaciones que se indican en el párrafo 11.

ANTECEDENTES

1. A pesar de lo que establecen las normas actuales de la OACI, con el retorno del crecimiento del tráfico, están aumentando nuevamente las emisiones de óxidos de nitrógeno y de carbono de las aeronaves, así como de hidrocarburos y materias particuladas, en el nivel del suelo y cerca de él. La Organización Mundial de la Salud (OMS) describe claramente algunos de los efectos adversos de esos contaminantes para la salud humana³. Los Estados miembros de la CEAC consideran que debe otorgarse mayor atención a esas directrices y a las consecuencias de la demanda creciente de una mejor calidad del aire.

¹ Las versiones en francés e inglés fueron suministradas por la CEAC.

² Albania, Alemania*, Armenia, Austria*, Azerbaiyán, Bélgica*, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre*, Croacia, Dinamarca*, Eslovaquia, Eslovenia*, España*, Estonia*, Finlandia*, Francia*, Grecia*, Hungría*, Irlanda*, Islandia, Italia*, La ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia*, Lituania*, Luxemburgo*, Malta*, Moldova, Mónaco, Noruega, Países Bajos*, Polonia*, Portugal*, Reino Unido*, República Checa*, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia*, Suiza, Turquía y Ucrania.

* En la lista precedente, se indican con asterisco los Estados miembros de la Unión Europea.

³ Directrices sobre la calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (2000).

2. Los Estados miembros de la CEAC reconocen la labor fundamental que ha realizado la OACI para establecer y actualizar las normas relativas a las emisiones de los motores y para recomendar medidas operacionales para limitar la contaminación. No obstante, consideran que es necesario adoptar medidas adicionales para afrontar el problema y reducir la oposición al crecimiento del tráfico.

3. En las aglomeraciones urbanas, las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de las aeronaves dentro de la capa límite (atmosférica), que contribuyen a la contaminación del aire local, generalmente son responsables de menos del 10% de las emisiones de NOx urbanas. Pero, después del transporte por vía terrestre, las actividades de los aeropuertos en su conjunto se están convirtiendo en la fuente principal de esa contaminación. Las emisiones de NOx aumentan las concentraciones de dióxido de nitrógeno, ozono y materia particulada (en forma de aerosoles). Para algunas comunidades limítrofes a los aeropuertos, las actividades de éstos ya constituyen la fuente principal de dióxido de nitrógeno. Ello puede impedir el crecimiento y el desarrollo de los aeropuertos.

4. La Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA) informó que, en 1999, el 15% de la población urbana de Europa se encontraba expuesta a concentraciones de dióxido de nitrógeno superiores al valor del límite de exposición de corta duración fijado por la UE para la protección de la salud humana. Como se informó al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI, existen situaciones similares en otras regiones del mundo. Gran parte de la población también se encuentra expuesta a concentraciones de ozono medias y máximas que superan el valor umbral. Se prevé que en las grandes aglomeraciones urbanas, se superará el valor umbral de concentración de ozono y de dióxido de nitrógeno a partir del año 2010, a pesar de que se han reducido en gran medida las emisiones del transporte terrestre y de otros orígenes.

5. Los aumentos sucesivos en la rigurosidad de la norma de emisiones de la OACI para limitar las emisiones de NOx (-20% en 1996, -16% en 2004 y, si se adopta la propuesta del CAEP, -12% en 2008) no son suficientes para reducir la masa de contaminante emitida por pasajero. La norma se refiere a la relación de presiones del motor, que va aumentando¹ para reducir el consumo de combustible, lo que explica por qué no han disminuido las emisiones de NOx por pasajero. Con el retorno del crecimiento del tráfico aéreo, la proporción de las emisiones de NOx originadas por la aviación aumentará nuevamente, tanto en términos absolutos como relativos.

6. Otra preocupación grave con respecto a la calidad del aire local es la que se refiere a la materia particulada. Según la EEA, entre un 20 y un 40% de la población urbana de Europa está expuesta a niveles de partículas finas que exceden los valores límite fijados para la protección de la salud humana. La proporción de esa contaminación que se atribuye a la aviación es baja pero, una vez más, está en aumento.

REQUISITOS DE POLÍTICAS PARA EL FUTURO

7. Como lo recuerda la Circular 303 AN/76 de la OACI, *Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones*, el CAEP ha adoptado tres enfoques complementarios para paliar el efecto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local, a saber: normas de certificación e innovación tecnológica, medidas operacionales (relativas a equipos e instalaciones de aeropuertos, transporte terrestre y operaciones de aeronaves) y la posible aplicación de medidas basadas en criterios de mercado. Debería tenerse en cuenta la eficacia con relación al costo de cada enfoque, así como los riesgos de distorsión de la competencia.

¹ El aumento en promedio de la relación de presiones del motor ha sido de más del 50% durante los últimos 20 años.

8. En cualquier caso, parece necesario seguir aumentando la rigurosidad de las normas de certificación relativas a la calidad del aire, particularmente para las emisiones de NO_x, teniendo en cuenta las interrelaciones entre los niveles de performance en relación con cada tipo de emisiones (especialmente de dióxido de carbono) y con distintos niveles de ruido. La rigurosidad de las normas relativas a las emisiones sigue siendo la mejor manera de fomentar la innovación tecnológica. Las empresas del sector aeronáutico también deben realizar el mayor esfuerzo posible para alcanzar los objetivos de investigación de largo plazo anunciados en Europa y en Norteamérica, y para elaborar y aplicar tecnologías que incorporen los avances consiguientes lo antes posible.

9. Conviene minimizar las emisiones de NO_x de las aeronaves en todas las altitudes, no sólo por debajo de los 3 000 ft, para limitar el impacto ambiental de la aviación en las concentraciones de ozono regionales y en el cambio climático. Por ello, el régimen de certificación actual debería complementarse para abarcar todas las etapas del vuelo, teniendo en cuenta la performance de toda la aeronave.

10. El régimen de certificación actual respecto a las emisiones de humo no fue diseñado para representar la performance del motor con relación a las emisiones de partículas finas. Actualmente, en muchos países se fijan valores límite para las concentraciones de partículas finas según las recomendaciones de la OMS para la protección de la salud humana. Como recomendó el CAEP, debería estudiarse una adaptación apropiada de la certificación de la OACI para afrontar también esa cuestión.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

11. Los Estados miembros de la CEAC invitan al 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI a que:

- a) refleje en su resolución sobre protección del medio ambiente (A35-WP/77) que es necesario adoptar nuevas medidas para proteger la calidad del aire, puesto que está aumentando nuevamente la proporción de la contaminación atribuible a las emisiones de dióxido de nitrógeno y ozono generadas por los motores de las aeronaves, como consecuencia del retorno del crecimiento del tráfico, tanto en términos absolutos como relativos;
- b) acoja con beneplácito la propuesta del CAEP relativa a una nueva norma para las emisiones de NO_x (-12% en 2008);
- c) pida al Consejo que:
 - i) se asegure de que, para 2010, el CAEP haya examinado la norma relativa a las emisiones de NO_x;
 - ii) se asegure de que, para cuando se celebre la CAEP/7, el CAEP haya completado la labor relativa a la ampliación del régimen actual de certificación para las emisiones de NO_x, de modo que abarque todas las fases del vuelo, teniendo en cuenta la performance de toda la aeronave;

- iii) estudie la caracterización apropiada de la materia particulada emitida por los motores de aeronaves, como lo propone el CAEP, con miras a evaluar la norma actual de la OACI para las emisiones de humo, teniendo en cuenta las recomendaciones más recientes de la OMS, que ha detectado que las concentraciones de partículas finas constituyen un peligro para la salud.

— FIN —