

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización****PUNTOS DE VISTA DE LOS ESTADOS UNIDOS EN RELACIÓN CON LOS VUELOS SUPERSÓNICOS CIVILES**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Los Estados Unidos están comprometidos a promover el desarrollo de las aeronaves supersónicas como parte de sus esfuerzos más amplios en apoyo de la innovación en transporte. En este sentido, han estado trabajando a través de los canales pertinentes dentro de la OACI para desarrollar normas de homologación acústica en aterrizaje y despegue para aeronaves supersónicas, y es esencial que el reciente avance en este campo continúe. Los Estados Unidos están reexaminando sus políticas y reglamentos en materia de ruido y emisiones de motores de las aeronaves supersónicas en vista del interés local y la labor realizada en el ámbito del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Es necesario que continúen los debates técnicos dentro de la OACI con miras a desarrollar normas y métodos recomendados (SARPS) de ruido de aterrizaje y despegue que permitan que la industria pueda avanzar en el desarrollo de aeronaves supersónicas. La OACI cuenta con una larga trayectoria en la realización de análisis sólidos para la toma de decisiones basadas en datos y en apoyo de los SARPS. Los Estados Unidos consideran que resulta esencial llevar adelante un proceso basado en datos para las aeronaves supersónicas.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) reafirmar el enfoque de establecimiento de normas basadas en datos para las tecnologías nuevas e innovadoras tales como las aeronaves supersónicas, que también traen aparejadas consideraciones ambientales (por ejemplo, viabilidad tecnológica, sensatez económica y beneficio de la tecnología para el medio ambiente);
- b) acordar que cualquier decisión relacionada con las normas de ruido y emisiones para nuevas aeronaves supersónicas debe estar basada en los datos y análisis del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, y que las normas existentes sobre ruido y emisiones de aeronaves subsónicas podrían no ser el patrón de referencia apropiado para las aeronaves supersónicas a la luz de la viabilidad tecnológica; y
- c) acordar que el Consejo debe priorizar el trabajo sobre el Estudio preliminar del ruido supersónico que está realizando el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación para permitir que existan debates técnicos sobre las nuevas normas de aterrizaje y despegue en un futuro muy próximo.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos de seguridad operacional, protección del medio ambiente y capacidad.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras significativas.
<i>Referencias:</i>	Anexo 16 – <i>Protección del medio ambiente</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados Unidos están comprometidos a promover el desarrollo de las aeronaves supersónicas como parte de sus esfuerzos más amplios en apoyo de la innovación en transporte. La Administración Federal de Aviación (FAA) está reexaminando las políticas y reglamentos de los Estados Unidos en relación con el ruido y las emisiones de motores de las aeronaves supersónicas en vista del interés local y en apoyo de la labor realizada en el ámbito del CAEP de la OACI. Los Estados Unidos han estado trabajando a través de los canales pertinentes dentro de la OACI para desarrollar normas de homologación acústica de aterrizaje y despegue para aeronaves supersónicas, y es esencial que el avance en este campo continúe.

1.2 Por otra parte, los fabricantes estadounidenses se han comprometido a desarrollar la próxima generación de aeronaves supersónicas y aspiran a introducir este tipo de aeronaves durante los próximos cinco a diez años. Es necesario que continúen los debates técnicos dentro de la OACI con miras a desarrollar normas y métodos recomendados de ruido de aterrizaje y despegue para que la industria pueda avanzar en el desarrollo de aeronaves supersónicas.

2. ACTIVIDADES LOCALES

2.1 En la Ley de reautorización de la FAA de 2018, el Congreso de los Estados Unidos incluyó diversas disposiciones relacionadas con las aeronaves supersónicas, dos de las cuales ordenan a la FAA que avance en el dictado de reglamentaciones relacionadas con la Parte 91 y la Parte 36 de los reglamentos de la FAA sobre reglas generales de operación y reglas de vuelo y normas en materia de ruido, respectivamente.

2.2 Los cambios propuestos por la FAA a la Parte 91 fueron publicados como un aviso de proyecto de reglamentación (NPRM) el 28 de junio de 2019. El proyecto de reglamentación consiste esencialmente en la modernización y aclaración de los procedimientos regulatorios existentes con el objeto de mejorar el proceso para obtener la aprobación de la FAA para realizar pruebas en aeronaves supersónicas, denominado “autorización de vuelo especial”. Esta medida representa un paso pequeño pero importante en pos de facilitar las pruebas de vuelo y permitir el desarrollo de aeronaves supersónicas por parte de los fabricantes estadounidenses.

2.3 La FAA también está redactando un NPRM para la Parte 36, centrado en los límites y procedimientos de homologación acústica de aterrizaje y despegue. En virtud de la reautorización de 2018, la FAA debe publicar el NPRM a más tardar en marzo de 2020. Si bien no es posible difundir los detalles del NPRM hasta el momento de su publicación, los Estados Unidos consideran que la labor asociada al desarrollo del NPRM constituirá un aporte al proceso de establecimiento de normas de ruido de aterrizaje y despegue supersónicos del CAEP de cara al futuro.

3. ANÁLISIS

3.1 Los Estados Unidos reconocen la gran cantidad de participantes innovadores que ingresarán al espacio aéreo en el futuro próximo (por ejemplo, Transporte supersónico, Sistemas de aeronaves no tripuladas, Movilidad aérea urbana). Es vital que la OACI implemente su proceso de establecimiento de normas objetivo, validado, basado en datos, para abordar las necesidades de homologación de cada nuevo participante de manera oportuna. Al mismo tiempo, los Estados Unidos son conscientes de que puede ser necesaria cierta flexibilidad para adaptarse a las realidades de vehículos completamente nuevos en proceso de desarrollo, tal como la necesidad de desarrollar normas antes de la operación de estos vehículos y de contar con tecnologías de reducción de ruido. Los Estados miembros de la OACI no deberían obstaculizar la innovación demorando el importante debate y las decisiones del CAEP y el Consejo en relación con la homologación de nuevos tipos de aeronaves. Es importante que la OACI no considere a los nuevos participantes como un potencial problema; por el contrario, la OACI debería ver estos desafíos como una oportunidad para integrar nuevos conceptos e ideas a nuestro sistema de espacio aéreo mundial existente.

3.2 En vista de la creciente actividad en el desarrollo de aeronaves supersónicas y la posible introducción de aeronaves supersónicas civiles a la flota en el futuro próximo, el CAEP de la OACI ha puesto mayor énfasis en el programa de trabajo de transporte supersónico desde las perspectivas técnicas de ruido durante el CAEP/12. Los Estados Unidos apoyan firmemente esta dirección. Para que los vuelos supersónicos civiles sean una realidad, el programa de trabajo de transporte supersónico deberá continuar de forma tal que el trabajo técnico del CAEP coincida con los planes de la industria respecto de la homologación y la primera entrada en servicio. Sin el trabajo continuo en el CAEP, la posibilidad de armonización disminuye.

3.3 Dentro del CAEP de la OACI, actualmente se está trabajando en un estudio preliminar. El CAEP cuenta con una larga trayectoria en la realización de análisis sólidos para la toma de decisiones basadas en datos y en apoyo de los SARPS. Los Estados Unidos consideran que es esencial emprender este proceso para las aeronaves supersónicas y que el estudio preliminar constituye un paso razonable en el proceso, y están apoyando dicho estudio con importantes recursos técnicos. Los Estados Unidos están abocados a realizar prontamente los trabajos técnicos necesarios dentro del CAEP de la OACI, al igual que con cualquier otra norma de medio ambiente, reconociendo que habrá tiempo apropiado para las decisiones de política y consideraciones políticas una vez concluido el trabajo técnico. Tales debates y decisiones deben tener lugar en forma oportuna, dado que los fabricantes están aguardando la decisión de la comunidad de la aviación internacional respecto de los niveles de homologación antes de avanzar en sus programas de desarrollo. Las demoras adicionales de la OACI podrían repercutir negativamente en estos fabricantes y en sus programas supersónicos.

3.4 El trabajo dentro del CAEP de la OACI también informará sus consideraciones respecto de la actualización de las normas sobre emisiones de motores supersónicos existentes y de si deben desarrollarse normas adicionales, por ejemplo una norma de CO₂ supersónica. Los Estados Unidos apoyan la labor permanente del CAEP, empleando la información actualmente disponible, para comprender qué elementos de las normas sobre emisiones de motores supersónicos existentes requieren actualización y en qué medida éstas deben ser actualizadas. Los Estados Unidos también apoyan el actual cometido del CAEP de investigar si el sistema métrico decimal de CO₂ para aeronaves subsónicas es apropiado para las aeronaves supersónicas.

3.5 Finalmente, los Estados Unidos quisieran compartir sus puntos de vista sobre la disposición del párrafo 1 de la Resolución A39-1 de la Asamblea, frecuentemente aludida, que “reafirma la importancia” que la Asamblea concede “a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico”. Los Estados Unidos interpretan que esta disposición es específica

de la cuestión del estampido sónico y a garantizar que el estampido sónico no produzca “situaciones inaceptables”. A criterio de los Estados Unidos, toda ampliación del alcance de esta disposición es innecesaria, dado que el ruido subsónico está debidamente considerado a través del proceso de establecimiento de normas de ruido de aterrizaje y despegue. Asimismo, los Estados Unidos no apoyan la creación de un nuevo concepto de “aceptación del público”. Este término es subjetivo, impreciso y no se ajusta a las atribuciones del CAEP de larga data que se basan en las premisas de viabilidad tecnológica, beneficio al medio ambiente y eficacia en función de los costos.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Debido al ingreso de aeronaves supersónicas civiles a la flota previsto para los próximos cinco a diez años, el desarrollo de normas de homologación acústica de aterrizaje y despegue supersónico debe ser una prioridad para la OACI. Debe avanzar el trabajo técnico necesario dentro de la OACI a fin de permitir el desarrollo de estas normas en base a sólidos análisis técnicos. Habrá tiempo apropiado para las decisiones de política y consideraciones políticas una vez concluido el trabajo técnico.

— FIN —