



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

PROMOCIÓN DE LA GESTIÓN SOSTENIBLE DEL FIN DE LA VIDA ÚTIL DE LAS AERONAVES

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil en nombre de 54 Estados africanos)²

RESUMEN

En esta nota se destaca la importancia de la gestión del fin de la vida útil de las aeronaves mediante la creación de una industria estructurada de desmantelamiento y reciclaje, gracias a la normalización de la reglamentación, el control medioambiental, la creación de empleo y los aspectos de desarrollo industrial. A pesar de que se reconocen los esfuerzos en marcha, es urgente formular políticas claras que promuevan una disposición final sostenible de las aeronaves. La colaboración de las organizaciones internacionales hará posible que África pueda cumplir con los objetivos mundiales de sostenibilidad y, a la vez, contribuirá a su crecimiento económico.

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

- a) instar a la OACI y a los Estados a que den prioridad y contribuyan a la elaboración e implementación de un marco de reglamentación para el desmantelamiento y el reciclaje de aeronaves, en consonancia con las normas internacionales relativas a:
 - 1) el medioambiente;
 - 2) la seguridad operacional, en lo que respecta a la reintegración o reutilización de piezas de aeronaves en el fin de su vida útil; y
 - 3) el empleo de personal calificado de mantenimiento de aeronaves para liderar proyectos de desmantelamiento y reciclaje de aeronaves para cerciorarse de que las piezas estructurales de las aeronaves que se sigan utilizando cumplan con las normas de diseño aplicables;
- b) alentar a los Estados a que, en colaboración con los órganos regionales e internacionales de aviación, inviertan en infraestructura local de desmantelamiento y establezcan centros dedicados al desmantelamiento para ampliar la capacidad y evitar depender de instalaciones externas;
- c) alentar a los Estados y a las organizaciones internacionales a que establezcan iniciativas pertinentes de creación de capacidad para que haya una mano de obra calificada capaz de contribuir a la gestión sostenible de las aeronaves al fin de su vida útil;

¹ Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

d) instar a las partes interesadas de la industria, los organismos de reglamentación y las instituciones académicas a que colaboren en la promoción de la investigación y la innovación en soluciones para el fin de la vida útil de las aeronaves, incluido el suprarreciclaje, el reciclaje, la recuperación de materiales y las prácticas sostenibles para desechar aeronaves; y e) alentar a los Estados y a la OACI a que faciliten la armonización de las políticas en pos de una gestión normalizada y eficiente del fin de la vida útil de las aeronaves.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos; la aviación es sostenible en términos medioambientales; Ningún País se Queda Atrás; y El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Por determinar.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760)</i> <i>Agenda 2063 de la Unión Africana: Agenda 2063: el África que Queremos, 2015</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Debido al problema de las aeronaves más antiguas, es apremiante contar con procesos estructurados de desmantelamiento y reciclaje. Por ejemplo, África tiene cada vez más dificultades debido al envejecimiento de sus aeronaves, por lo que requiere de una acción inmediata para prevenir riesgos ambientales, de seguridad operacional y económicos. Actualmente, hay más de 220 aeronaves retiradas de servicio que contaminan, mientras que otras 190 se acercan al fin de su vida útil. Dado que para 2043 se prevé que habrá más de 1 170 nuevas aeronaves, es fundamental adoptar prácticas de reciclaje sostenibles.

1.2 Sin un desmantelamiento adecuado fruto de una gestión efectiva del fin de la vida útil, las aeronaves retiradas de servicio plantean graves riesgos ambientales y de seguridad operacional. Los países en desarrollo carecen de un marco normalizado para la gestión del fin de la vida útil de las aeronaves, lo que da lugar a ineficiencias en la recuperación de materiales, desechos peligrosos, pérdidas económicas y riesgos de instalación de piezas no aprobadas en las aeronaves en servicio.

1.3 El sector de la aviación en algunos Estados en desarrollo ha comenzado a adoptar medidas para lograr una gestión sostenible del fin de la vida útil de las aeronaves, reconociendo su potencial para contribuir a la sostenibilidad ambiental y el crecimiento económico. Sin embargo, aún persisten brechas en las políticas de reglamentación, la infraestructura y el desarrollo de la fuerza laboral. El establecimiento de centros de desmantelamiento localizados y reglamentaciones armonizadas será fundamental para superar estas dificultades.

1.4 En esta nota se presentan recomendaciones de políticas clave para acelerar los esfuerzos de desmantelamiento de aeronaves, en consonancia con las mejores prácticas internacionales. El fortalecimiento de los marcos de reglamentación, la inversión en la capacitación de la fuerza laboral y el desarrollo de infraestructuras sostenibles para el desmantelamiento, entre otros, posicionarán a África para capitalizar la creciente demanda mundial de soluciones responsables para el fin de la vida útil de las aeronaves.

2. ANÁLISIS

2.1 Los países en desarrollo, en general, carecen de un marco normalizado de gestión del fin de la vida útil de las aeronaves, lo que da lugar al abandono de aeronaves, prácticas peligrosas de desmantelamiento, riesgos de instalación de piezas no aprobadas en aeronaves en servicio y riesgos ambientales. Los materiales peligrosos de las aeronaves retiradas de servicio contaminan el suelo y las fuentes de agua, que pueden ser escasas, lo que supone graves riesgos para los ecosistemas y la salud humana.

2.2 La ausencia de instalaciones dedicadas al desmantelamiento de calidad controlada genera pérdidas económicas, ya que materiales valiosos como el aluminio y el titanio siguen quedando subutilizados. Asimismo, muchas naciones en desarrollo carecen de políticas coherentes acordes con las normas ambientales y de sostenibilidad mundial, lo que dificulta la aplicación de las reglamentaciones.

2.3 Para dar respuesta a estas dificultades, se requiere elaborar políticas claras, invertir en infraestructura de desmantelamiento de aeronaves y capacitar a la fuerza laboral para que las aeronaves, piezas de aeronaves y el material fungible se desechen de manera segura y eficiente.

2.4 La implementación de un marco estructurado de gestión del fin de la vida útil de las aeronaves mejorará la sostenibilidad ambiental, puesto que mitigará los riesgos de contaminación que acarrearán las aeronaves o piezas de aeronaves en desuso. Si en cambio se las desecha en forma adecuada y se recuperan materiales, se estará cumpliendo con las mejores prácticas internacionales y los objetivos mundiales de sostenibilidad.

2.5 El establecimiento de instalaciones localizadas de desmantelamiento y reciclaje de aeronaves permitirá depender menos de los mercados externos para los servicios de desecho. Al crear centros regionales, particularmente en África, se podrán conservar materiales valiosos y minimizar los costos logísticos, a la vez que se reforzará la autosuficiencia industrial en lo que hace al mantenimiento de aeronaves y la recuperación de materiales. Al devolver materiales de alto valor a la cadena de suministro a través del reciclaje y la reutilización, estas instalaciones contribuirán activamente a una economía circular y, en consecuencia, minimizarán los desechos y maximizarán la utilización de recursos. También se estimularía el desarrollo de industrias auxiliares de sectores relacionados, como la logística, el transporte y los servicios especializados de reciclaje.

2.6 El desarrollo de la fuerza laboral es fundamental para el éxito de una industria de desmantelamiento sostenible y puede conducir a avances en otros sectores relacionados. Los programas normalizados de instrucción en desmantelamiento de aeronaves, gestión de materiales peligrosos y reciclaje crearán oportunidades de empleo y fortalecerán también el cumplimiento de la reglamentación y la experiencia técnica dentro del sector.

3. CONCLUSIONES

3.1 La gestión sostenible de las aeronaves al fin de su vida operacional presenta una oportunidad única para que los Estados en desarrollo, particularmente en África, den respuesta a las apremiantes dificultades ambientales, de seguridad operacional y económicas. Al adoptar prácticas estructuradas de desmantelamiento y reciclaje, los Estados pueden minimizar los riesgos ambientales, prevenir el uso indebido de piezas no aprobadas y desbloquear un importante potencial de desarrollo económico e industrial.

3.2 Para aprovechar plenamente estos beneficios, se necesita una acción urgente y coordinada que establezca marcos de reglamentación armonizados, invierta en infraestructura local y cree una fuerza laboral calificada. Mediante la colaboración con la OACI, las partes interesadas de la industria y los organismos regionales, los Estados miembros pueden participar activamente en un cambio mundial hacia prácticas de aviación ambientalmente sostenibles. Promover la gestión responsable de las aeronaves al fin de su vida útil no es solo una cuestión de cumplimiento, sino un imperativo estratégico en pos de la sostenibilidad, la seguridad operacional y la resiliencia económica a largo plazo.

— FIN —