



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

CONTROL DE LOS RIESGOS ANTE LA RÁPIDA EVOLUCIÓN DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES: ELABORACIÓN DE MEDIDAS MUNDIALES NORMALIZADAS PARA LA GESTIÓN DE LA CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN

(Nota presentada por China y copatrocinada por Egipto)

RESUMEN

Para promover el desarrollo sostenible de la industria de la aviación mundial y la transformación verde, las autoridades de aviación civil de los Estados miembros se han comprometido a buscar formas más económicas y respetuosas con el medio ambiente de reducir las emisiones de carbono en la aviación civil. Los combustibles de aviación sostenibles (SAF), por ser la forma más eficaz de reducir las emisiones, se han convertido en una herramienta importante para los Estados en aras de la conservación de la energía, la reducción de las emisiones de carbono y el desarrollo verde de la aviación civil. Con la rápida evolución de los SAF y su creciente aplicación en todo el mundo, los SAF producidos a partir de diversas materias primas y tecnologías están ingresando rápidamente en el mercado de combustibles de aviación civil. Los Estados, sin embargo, pueden tener diferentes requisitos de aeronavegabilidad para los combustibles de aviación. Y en términos de gestión de calidad, hace falta un sistema unificado y especificaciones normalizadas, lo que aumenta los riesgos operativos para la aviación civil. Para mantener la seguridad operacional de la aviación mundial y armonizar las normas de aeronavegabilidad entre los Estados, se recomienda que la OACI reúna las prácticas de gestión de calidad de los Estados miembros, considere los riesgos de aplicación de los SAF y elabore normas y métodos recomendados (SARPS) apropiados y unificados para la gestión de los combustibles de aviación.

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

- a) recomendar que la OACI aproveche la experiencia de los Estados miembros en la gestión de la calidad de los SAF para mejorar el sistema de aseguramiento de la calidad de los combustibles. Esto incluirá la revisión del *Manual sobre suministro de combustible para reactores de la aviación civil* (Doc 9977) para incorporar los requisitos de control de calidad de los SAF en los textos de orientación; y
- b) recomendar que se añada al programa de la Comisión de Aeronavegación un punto sobre la elaboración de SARPS basados en el *Manual sobre suministro de combustible para reactores de la aviación civil* (Doc 9977) y que contengan requisitos de calidad del combustible de aviación que abarquen todo el sistema de producción, suministro y distribución.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos y La aviación es sostenible en términos medioambientales.</i>
--------------------------------	--

¹ Las versiones en chino e inglés fueron proporcionadas por China.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades mencionadas en esta nota se lleven a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual sobre suministro de combustible para reactores de la aviación civil</i> (Doc 9977)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El combustible de aviación es la sangre de los motores de los aviones y su calidad es primordial para la seguridad operacional de la aviación. En los últimos años, la frecuencia de incidentes causados por problemas de calidad del combustible ha aumentado a nivel mundial. Desde su producción en refinerías hasta el reabastecimiento de las aeronaves, la cadena de suministro de combustible de aviación atraviesa múltiples etapas, desde la refinación hasta el transporte, almacenamiento, reabastecimiento y aeropuertos. Dados los diferentes requisitos de gestión de la calidad entre los Estados, el desarrollo de procesos y procedimientos normalizados para toda la cadena de suministro es esencial para mantener la seguridad operacional de la aviación mundial.

1.2 En 2012, la OACI publicó el *Manual sobre suministro de combustible para reactores de la aviación civil* (Doc 9977), que fue redactado por el Grupo Técnico de Combustible de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) en coordinación con la OACI, Airlines for America (A4A), el Joint Inspection Group (JIG) (Grupo Conjunto de Inspección), proveedores y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). El manual describe los requisitos de control de calidad del combustible, las operaciones y la instrucción dentro del sistema de suministro y distribución de combustible de reactor. Sin embargo, por tratarse de un texto de orientación, sus disposiciones no se incorporaron a los Anexos de la OACI.

1.3 Con el creciente énfasis mundial en la reducción de las emisiones de carbono, los SAF se han convertido en una herramienta fundamental para lograr tal objetivo. Sin embargo, las diversas materias primas, procesos y propiedades químicas de los SAF los hacen marcadamente diferentes del combustible para reactores convencional, y esto plantea la necesidad de refinar en forma permanente las normas de control de calidad y métodos de prueba. El *Manual sobre suministro de combustible para reactores de la aviación civil* (Doc 9977) ya no puede abarcar todos los requisitos de control de calidad de los SAF.

1.4 A fin de mejorar las condiciones de seguridad del combustible de aviación y armonizar las normas de aeronavegabilidad en todo el mundo, se debe aprovechar la experiencia práctica de varios Estados en la gestión de la calidad del combustible. Se Tomando como punto de partida los principios fundamentales del manual podrían elaborarse nuevos SARPS. Esta propuesta ha sido planteada formalmente por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (A39-WP/167-TE/61), Bangladesh (A40-WP/504-TE/206) y la Federación de Rusia (A41-WP/319-TE/127).

2. ANÁLISIS

2.1 El *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece un procedimiento estructurado de elaboración y enmienda de los SARPS que generalmente demanda de uno a cinco años desde la propuesta inicial hasta la publicación. Teniendo en cuenta esta consideración, las disposiciones existentes en el *Manual sobre suministro de combustible para reactores de la aviación civil* (Doc 9977) pueden servir como referencia fundacional para que las disposiciones necesarias se desarrollen dentro de un plazo óptimo. Al profundizar el Doc 9977 y formular SARPS, se establecerá un marco jurídico mundial para mantener un

control de calidad uniforme en toda la cadena de suministro de combustible para reactores de la aviación civil.

2.2 Los SAF están experimentando un rápido desarrollo a nivel mundial, y las autoridades de aviación civil y entidades comerciales en múltiples países y regiones están haciendo avances significativos en la certificación de la aeronavegabilidad de los SAF. La norma D7566 de ASTM International contiene especificaciones para SAF producidos por diversas vías. La norma EI 1533 del Energy Institute (EI) del Reino Unido proporciona pautas para el control de calidad de SAF en las etapas de producción, almacenamiento, transporte y reabastecimiento. La Administración de Aviación Civil de China ha participado en la certificación de SAF y ha establecido un sistema de certificación que comprende reglamentos, procedimientos, manuales y normas técnicas.

2.3 Para dar respuesta a los riesgos y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional en la aviación es imperativo armonizar los requisitos de certificación de los combustibles, particularmente los SAF.

2.4 El estudio de los requisitos de certificación de combustibles para reactores y el establecimiento de normas unificadas y coordinadas de gestión de la calidad en los Anexos del Convenio ofrecerá mejores pautas a los Estados miembros para elaborar sus propios requisitos de aeronavegabilidad de combustibles, reforzar su capacidad de vigilancia de la calidad de los combustibles y la seguridad operacional y reducir los riesgos operacionales causados por combustibles de calidad desigual.

— FIN —