Organización de Aviación Civil Internacional

A39-WP/91
EX/42
18/7/16

NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación

Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

ENFOQUE EUROPEO INTEGRAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

(Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados Miembros[1], y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil[2])

RESUMEN

Europa adoptó un enfoque integral para mitigar el impacto ambiental de la aviación internacional y, como parte de ese enfoque, apoya plenamente las actividades permanentes que se realizan en la OACI.

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

a) apoyar el desarrollo de una amplia gama de medidas de política como parte de un "enfoque integral" para afrontar con eficacia el impacto ambiental del sector de la aviación;
b) reconocer el importante trabajo realizado por el CAEP y la necesidad de que el CAEP funcione de la manera más libre, inclusiva y transparente posible;
c) priorizar las normas acordadas y recomendadas por la CAEP/10 relativas a las emisiones de CO_2 de los aviones y de la concentración en masa de la nvPM de los motores de las aeronaves, así como que siga desarrollándose la norma sobre concentración de nvPM en masa y en número;
d) apoyar que el proceso de toma de decisiones en la OACI respecto de las enmiendas de las Normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 sea más transparente, como se acordó en la CAEP/10;
e) tomar nota de los obstáculos que impiden que los combustibles alternativos sean sostenibles y que sean una realidad operacional, e invitar a los Estados de la OACI a elaborar medidas en apoyo de su utilización; por ejemplo, mediante criterios de sostenibilidad mundiales;
f) tomar nota del compromiso de Europa con la creación de capacidad para la protección del medio ambiente en los países en desarrollo y de su invitación a que otros participen en actividades con el mismo objetivo;
g) apoyar la fijación de un objetivo a largo plazo para la reducción de emisiones de CO_2; y
h) apoyar trabajos futuros encaminados a que se comprenda más cabalmente el impacto ambiental de la aviación internacional, incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero distintos del CO_2.

[1] Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

[2] Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico *Protección del medio ambiente*.
Repercusiones financieras:	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se realizarán siempre que se disponga de recursos provenientes del presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
Referencias:	El Convenio de Chicago y su Anexo 16 Resoluciones A38-17 y A38-18 de la Asamblea

1. ENFOQUE INTEGRAL

1.1 La aviación afronta múltiples desafíos ambientales actuales y futuros, como se indica en el Informe Medioambiental sobre la Aviación Europea, correspondiente a 2016 (véase la sección 6 de la presente). Europa reconoce que, en un enfoque integral, se necesita una amplia gama de medidas de política para afrontar eficazmente el cambio climático, el ruido y el impacto de la aviación en la calidad del aire local. Los pilares fundamentales que sustentan este enfoque integral en Europa son la iniciativa tecnológica Clean Sky[3], el programa de investigación en ATM en el marco del Cielo Único Europeo (SESAR)[4] y la estrategia europea avanzada sobre combustibles alternativos denominada *European Advanced Biofuels Flightpath* [5]. Con respecto a la reducción de emisiones de CO_2, los 40 Planes acción europeos[6] para la reducción de emisiones que se presentaron a la OACI también son un ejemplo de este enfoque integral.

1.2 En lo que respecta al cambio climático, Europa estima que debería considerarse la adopción de un objetivo de largo plazo, a raíz de la iniciativa de la industria de la aviación internacional de fijar una meta para 2050 en el contexto de los objetivos mundiales con respecto al clima. Europa apoya la aplicación de la "canasta de medidas" de la OACI, incluidas las medidas no basadas en el mercado, conforme a lo acordado por la 37ª Asamblea de la OACI. La actual "canasta de medidas" sobre el CO_2 representa un importante primer paso, pero será necesario reexaminarlo a medida que se alcancen las metas actuales y futuras. También debería alentarse la continuación de la labor científica para comprender mejor los efectos climáticos de las emisiones de la aviación distintas de las de CO_2, particularmente en ámbitos en los que subsisten incertidumbres importantes respecto de su magnitud.

2. TECNOLOGÍA Y DISEÑO

2.1 Europa acoge con satisfacción lo acordado en la CAEP/10 y las recomendaciones de que el Consejo de la OACI adopte tanto la norma sobre el CO_2 de los aviones, que se incluiría en el nuevo Volumen III del Anexo 16 (consumo eficiente de combustible), como la norma sobre concentración en masa de materia particulada no volátil (nvPM), que integraría el Volumen II del Anexo 16. Se reconoce que los Estados contratantes de la OACI necesitan integrar los SARPS del Anexo 16 en sus marcos normativos lo más pronto posible para poder cumplir con los requisitos de aplicabilidad acordados. Habida cuenta de esto, Europa ya inició el proceso de reglamentación.

2.2 Europa apoya activamente el programa de trabajo de la CAEP/11 que incluye seguir desarrollando la norma de nvPM para concentraciones en masa y en número, así como el examen tecnológico de los expertos independientes de NOx, PM, ruido y consumo de combustible, que servirá de base para determinar el cronograma de los procesos de fijación de las normas futuras. Las normas relativas a los vuelos supersónicos seguirán desarrollándose durante el ciclo de la CAEP/11. La 38ª Asamblea reafirmó la importancia de que el estampido sónico de las aeronaves supersónicas de la aviación comercial no genere situaciones inaceptables para el público, y Europa sigue apoyando esa postura.

---

3 http://www.cleansky.eu/
4 http://www.sesarju.eu/
5 https://ec.europa.eu/energy/en/topics/biofuels/biofuels-aviation
6 https://www.ecac-ceac.org/action-plans-publicly-available

3. LA ATM Y LAS OPERACIONES

3.1 Europa acoge favorablemente la Circular propuesta por la OACI titulada "Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación", basada en las mejores prácticas del sector, y el análisis de los beneficios ambientales de las mejoras del Bloque 0 de la seguridad operacional de la aviación (ASBU). Europa seguirá apoyando activamente la labor futura del CAEP, incluida la participación de la comunidad y el análisis de las mejoras del Bloque 1 de las ASBU.

3.2 Otro mecanismo clave para alcanzar las metas ambientales del Cielo Único Europeo (SES) es la figura del Administrador de la red, que es la persona encargada de coordinar las acciones de los distintos sectores operacionales con el objetivo de optimizar el sistema de aviación europeo. La iniciativa de eficiencia de vuelo, lanzada en 2013, ofrece a los explotadores las rutas más eficientes cada día de operaciones. Sin embargo, en las inmediaciones de los aeropuertos, el uso de las rutas más eficientes puede estar sujeto a limitaciones de ruido y emisiones. Si bien los indicadores de rendimiento ambiental del SES actualmente están centrados en la eficiencia de los vuelos desde la perspectiva del consumo de combustible, se están considerando indicadores adicionales, como el ruido y las emisiones, para el Período de Referencia 3 (2020-2025).

4. RUIDO EN LOS AEROPUERTOS

4.1 La legislación europea con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos dentro del "Enfoque equilibrado" se actualizó en 2014.[7] La actualización incluye la centralización de la información sobre el ruido, que redundará en una mejor calidad de los datos sobre el ruido de las aeronaves y de las características del ruido de las distintas aeronaves. La reducción del ruido de las aeronaves en la fuente constituye una medida importante del enfoque equilibrado, y las revisiones futuras de los niveles de rigurosidad en cuanto al ruido deberían seguir teniendo prioridad. Si no se mantienen los esfuerzos con respecto a este tema, el impacto ambiental local puede limitar significativamente el desarrollo futuro del tránsito aéreo.

5. COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES

5.1 Si bien el uso de combustibles alternativos sostenibles en la aviación es aún incipiente, se supone que algunos de esos combustibles tienen el potencial de contribuir significativamente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en las décadas venideras. El trabajo futuro debería centrarse en tratar de identificar las vías más eficientes y sostenibles.

5.2 El CAEP realizó recientemente un análisis importante sobre la posible contribución de los combustibles alternativos al cumplimiento de las metas de reducción del CO_2. Sin embargo, el análisis de tendencias ambientales del CAEP indica que los datos con que se cuenta son insuficientes para predecir la disponibilidad de combustibles alternativos sostenibles, y que la oferta de estos combustibles dista mucho de ser suficiente para alcanzar el crecimiento neutro en carbono en 2021 o en un futuro cercano a esa fecha. Los resultados del desarrollo de las hipótesis sobre las contribuciones a más largo plazo (2050) siguen siendo inciertos y no concluyentes. Además, la contribución de los combustibles alternativos a la reducción de emisiones de GEI dependerá en gran medida de su huella de carbono. Por consiguiente, se debería seguir trabajando para definir criterios de sostenibilidad que permitan identificar sus beneficios climáticos y, a su vez, cierta previsibilidad en el mercado. Los desafíos que implican la sostenibilidad y el posible uso operacional de estos combustibles son significativos. Sin políticas concretas, por el momento sigue siendo poco probable que los combustibles alternativos sostenibles vayan a

[7] Reglamento UE 598/2014, que entró en vigor el 13 de junio de 2016.

desempeñar un rol importante en el futuro cercano. Europa apoya el trabajo del AFTF del CAEP y alienta a los Estados a elaborar mecanismos para incentivar la disponibilidad de combustibles alternativos sostenibles de modo que haya volúmenes suficientes disponibles en el mediano plazo y a más largo plazo.

6. INFORME MEDIOAMBIENTAL SOBRE LA AVIACIÓN EUROPEA

6.1 Se necesita una coordinación eficaz para apoyar el enfoque integral para la protección del medio ambiente en relación con la aviación. El Informe Medioambiental sobre la Aviación Europea (disponible en: www.easa.europa.eu/eaer) se realizó en apoyo de ese objetivo mediante la observación y notificación del comportamiento medioambiental del sector de la aviación en Europa en forma objetiva, uniforme y clara.

7. CREACIÓN DE CAPACIDAD

7.1 Europa aprecia los esfuerzos de la OACI tendientes a la creación de capacidad para la protección del medio ambiente en los países en desarrollo. De 2013 a 2017, la Comisión Europea está financiando el proyecto “Creación de capacidad para la mitigación de emisiones de CO_2 procedentes de la aviación internacional”, destinado a ayudar a los países menos desarrollados a mitigar las emisiones de la aviación internacional. El proyecto, de 6,5 millones de euros, fue implementado por la OACI en 14 países africanos y del Caribe para generar las capacidades necesarias para el seguimiento, manejo y reducción de las emisiones de la aviación. De ese modo, contribuye a que los países respondan al llamamiento de la Asamblea de 2010 de la OACI de establecer Planes de acción estatales para reducir las emisiones de CO_2 de la aviación mediante la recopilación de inventarios de emisiones y la identificación de nuevos modos de reducir el consumo de combustible. Europa reafirma su compromiso de crear capacidades para la protección del medio ambiente en todo el mundo e invita a que otros también brinden apoyo.

8. IMPORTANCIA DEL TRABAJO DEL CAEP

8.1 Europa acoge favorablemente los logros del CAEP, especialmente los importantes acuerdos y recomendaciones que surgieron de la reunión CAEP/10 en febrero de 2016, que también ha aumentado el nivel de transparencia respecto de las decisiones sobre los SARPs del Anexo 16. El informe de la CAEP/10 proporciona mayor información sobre el proceso de toma de decisiones, y ha aumentado la eficiencia de los procesos de creación de la reglamentación pertinente en los Estados contratantes de la OACI para incorporar los cambios a los SARPs en sus marcos legislativos.

8.2 Europa entiende plenamente la necesidad de proteger cierta información delicada del CAEP para impedir que sea divulgada al público en general. Sin embargo, el futuro éxito del trabajo del CAEP dependerá de que se facilite el intercambio entre los expertos de información que sea, en la mayor medida posible, de libre acceso, inclusiva y transparente, asegurando al mismo tiempo un nivel adecuado de protección de los datos. Europa sigue abierta a seguir desarrollando las reglas y procedimientos respectivos para contar con prácticas de trabajo eficientes.

— FIN —