



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea

30.1 Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación

NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASP) CON EL FIN DE ALCANZAR UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) COLECTIVO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL A NIVEL MUNDIAL

(Nota presentada por Japón)

RESUMEN

Con el fin de alcanzar un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) colectivo para la aviación internacional a nivel mundial, se alienta a la OACI y a sus Estados miembros a que trabajen en conjunto con la industria para alcanzar el máximo nivel posible de avance en la implantación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación (por ejemplo, nuevas tecnologías, operaciones y combustibles). En particular, para concretar tempranamente la implantación en la sociedad de las nuevas tecnologías, es necesario promover alianzas público-privadas para la investigación, el desarrollo y la certificación en los Estados miembros y fomentar la introducción de aeronaves equipadas con nuevas tecnologías al mercado de los fabricantes y explotadores. Asimismo, para facilitar la importación y exportación de estas aeronaves, es necesario armonizar el reglamento de certificación de los Estados miembros. Por ende, a fin de facilitar y concretar la implantación en la sociedad de nuevas tecnologías en forma rápida y segura, se espera que se revise el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) con el objeto de clarificar las funciones de la OACI, los Estados miembros y la industria.

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

- a) tomar nota de la labor que realizan las alianzas público-privadas, como en lo que respecta a la formulación de normas de seguridad operacional y normas consensuadas voluntariamente a nivel internacional, y apoyar las actividades de certificación de Japón para concretar tempranamente la implantación en la sociedad de nuevas tecnologías que contribuyan a la descarbonización de las aeronaves;
- b) acordar que es necesario promover alianzas público-privadas para la investigación, el desarrollo y la certificación en los Estados miembros y promover la introducción de aeronaves equipadas con nuevas tecnologías al mercado de los fabricantes y explotadores, y armonizar el reglamento de certificación de los Estados miembros para facilitar la importación y exportación de estas aeronaves, con el propósito de concretar tempranamente la implantación en la sociedad de las nuevas tecnologías; y
- c) acordar que en la próxima Asamblea se actualice el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) con el objeto de clarificar las funciones de la OACI, los Estados miembros y la industria, a fin de facilitar y concretar la implantación en la sociedad de nuevas tecnologías en forma rápida y segura.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos — Seguridad operacional y Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No son significativas. Trabajo técnico para revisar el GASP.

<i>Referencias:</i>	Resoluciones vigentes de la Asamblea (a octubre de 2019) (Doc 10140) <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)</i> (Doc 10004) Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la reducción de las emisiones de CO ₂ provenientes de la aviación civil internacional ¹
---------------------	---

¹ [LTAG Report \(icao.int\)](https://www.icao.int)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En vista de que en el Pacto de Glasgow por el Clima, adoptado en la Conferencia de las partes de la CMNUCC en noviembre de 2021, se resolvió proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de los niveles pre-industriales, se espera que la OACI y sus Estados miembros brinden liderazgo permanente a la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que repercuten en el cambio climático global.

1.2 En la Sección 9 de la Resolución A40-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Cambio climático* se requiere al Consejo que explore la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo a nivel mundial para la reducción de las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación internacional. Se evaluó la factibilidad técnica basada en hipótesis de medidas de reducción de CO₂ en el sector, y recientemente se publicó el informe de la OACI sobre la factibilidad de un LTAG.

1.3 En la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un LTAG (HLM-LTAG) celebrada del 19 al 22 de julio de 2022, se concluyó recomendar al Consejo que aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar en conjunto para intentar alcanzar un LTAG colectivo, en apoyo del objetivo de temperatura del Acuerdo de París.

2. ANÁLISIS

2.1 Con el fin de alcanzar un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) colectivo para la aviación internacional a nivel mundial, se alienta a la OACI y a sus Estados miembros a que trabajen en conjunto con la industria para alcanzar el máximo nivel posible de avance en la implantación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación (por ejemplo, nuevas tecnologías, operaciones y combustibles).

2.2 En particular, en lo que respecta a nuevas tecnologías, el referido informe sobre el LTAG de la OACI también hace referencia a las aeronaves eléctricas, a las aeronaves que utilizan combustible de hidrógeno, y a la reducción de peso y mejora de la eficiencia de las células de aeronaves que utilizan compuestos de carbono como las principales tecnologías de reducción de emisiones de CO₂. En el mismo informe se estima que el efecto de la nueva tecnología en la reducción de emisiones de CO₂ para 2050 será de aproximadamente el 20 %, en la hipótesis de maximizar la reducción de emisiones de CO₂, y por ende, además de las operaciones y combustibles, la nueva tecnología constituye un factor importante para lograr emisiones de CO₂ de valor cero para la aviación internacional.

2.3 En lo que hace a tecnologías innovadoras como las aeronaves eléctricas y las aeronaves con propulsión a base de hidrógeno, con el fin de garantizar el nivel de seguridad operacional en su certificación y responder con flexibilidad a la innovación, las normas de seguridad operacional deben ser normas basadas en los resultados (objetivos de seguridad operacional) y no así normas prescriptivas tradicionales. Por otra parte, las normas basadas en los resultados aumentan el grado de libertad en el diseño pero no establecen requisitos de diseño específicos, por lo que se requiere orientación para establecer los riesgos que deberán abordarse y los medios de cumplimiento a emplear. Tales orientaciones generalmente se brindan a través de una norma consensuada voluntariamente, que es desarrollada sobre la base del consenso, por órganos de establecimiento de normas internacionales integrados por personas expertas que representan a fabricantes y autoridades de la aviación. En la actualidad, sin embargo, se encuentran en desarrollo normas consensuadas voluntariamente para nuevas tecnologías como aeronaves eléctricas y con propulsión a hidrógeno.

2.4 Por este motivo, en 2020 Japón creó el Fondo de innovación verde por un total de 2 billones de yenes por un plazo de 10 años para contribuir a la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías en varios campos, y en junio de 2022 estableció un consejo público-privado integrado por la industria, el gobierno y sectores académicos para la comercialización temprana de nuevas tecnologías para las aeronaves. Los sectores público y privado trabajarán en conjunto para promover la formulación de normas de seguridad operacional y normas consensuadas voluntariamente a nivel internacional y para colaborar con las actividades de certificación.

2.5 Actualmente, la OACI ha formulado y actualizado recurrentemente el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en términos de seguridad operacional, mitigación y prevención de accidentes e incidentes con alto riesgo de accidentes (ingreso accidental a la pista, impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), etc.), mejorando la capacidad de auditoría de cada Estado miembro en materia de seguridad operacional y el intercambio de información sobre seguridad operacional, y ha establecido una hoja de ruta sobre seguridad operacional.

2.6 Para concretar tempranamente la implantación en la sociedad de las nuevas tecnologías, es necesario promover alianzas público-privadas para la investigación, el desarrollo y la certificación en los Estados miembros y promover la introducción de aeronaves equipadas con nuevas tecnologías al mercado de los fabricantes y explotadores, y armonizar el reglamento de certificación de los Estados miembros para facilitar la importación y exportación de estas aeronaves.

2.7 En lo que respecta al otro plan mundial de la OACI, el Plan mundial de navegación aérea (GANP), ya se han definido y compilado medidas que contribuyen a la reducción de emisiones de CO₂, las que están siendo consideradas a efectos de proceder a su implantación. Para la concreción del LTAG para la aviación internacional, es necesario que todas las partes contratantes y la industria trabajen en conjunto para promoverlo, y Japón considera que incluso en el GASP, que aspira a mejorar la seguridad operacional, deben clarificarse las funciones de cada parte contratante y de la industria para concretar tempranamente la implantación en la sociedad de las nuevas tecnologías.

3. CONCLUSIÓN

3.1 A fin de alcanzar un LTAG colectivo, se alienta a la OACI y a sus Estados miembros a que trabajen en conjunto con la industria para alcanzar el máximo nivel posible de avance en la implantación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación (por ejemplo, nuevas tecnologías, operaciones y combustibles).

3.2 En particular, para concretar tempranamente la implantación en la sociedad de las nuevas tecnologías, es necesario promover alianzas público-privadas para la investigación, el desarrollo y la certificación en los Estados miembros y promover la introducción de aeronaves equipadas con nuevas tecnologías al mercado de los fabricantes y explotadores, y armonizar el reglamento de certificación de los Estados miembros para facilitar la importación y exportación de estas aeronaves.

3.3 Japón considera que incluso en el GASP, que aspira a mejorar la seguridad operacional, deben clarificarse las funciones de cada parte contratante y de la industria para concretar tempranamente la implantación en la sociedad de las nuevas tecnologías.