



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Normalización y política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea

ARMONIZACIÓN MUNDIAL DE LAS POLÍTICAS SOBRE RECICLAJE DE LAS PIEZAS EXTRAÍDAS DEL DESMANTELAMIENTO DE AERONAVES

(Nota presentada por China)

RESUMEN

Esta nota de estudio se ha elaborado en función de la evolución de la industria mundial de desmantelamiento de aeronaves y de lo dispuesto en el Anexo 8 y en el *Manual de Aeronavegabilidad* (Doc 9760), y en ella se propone la armonización de las políticas de gestión de las actividades de desmantelamiento de aeronaves, que tienen por objeto el reciclaje de sus piezas, a fin de facilitar una eficiente circulación a nivel mundial de las piezas extraídas del desmantelamiento de aeronaves, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional de los vuelos.

Se alienta a todos los Estados miembros a armonizar su enfoque mediante la aprobación de los organismos de mantenimiento para que se encarguen de la gestión de las actividades de desmantelamiento de aeronaves con fines de reciclaje de piezas, y a trabajar conjuntamente con las asociaciones de la industria para establecer bancos de datos fiables que garanticen la rastreabilidad.

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

- a) hacer un llamamiento a los Estados miembros para que armonicen las políticas sobre gestión de las actividades de desmantelamiento de aeronaves con el fin de reciclar las piezas; y
- b) dar instrucciones a la Comisión de Aeronavegación para que enmiende los SARPS del Anexo 8 a fin de proporcionar los fundamentos para incorporar orientaciones específicas en el Doc 9760.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que hace referencia la presente nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular correspondiente a 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	<i>Aeronavegabilidad</i> (Anexo 8) <i>Manual de Aeronavegabilidad</i> (Doc 9760)

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se prevé que cada año se retirará del servicio, en promedio, más de 1 000 aeronaves en todo el mundo, lo que propicia el rápido crecimiento de la industria de desmantelamiento de aeronaves. En la comunidad de la aviación civil, ha pasado a ser práctica común a nivel mundial el reciclar las piezas que se retiran de aeronaves que ya no están en servicio, y complementar la cadena industrial del ciclo de vida de las aeronaves, desde el diseño, la fabricación, la operación, el mantenimiento y hasta su reciclaje.

1.2 Además de resolver los problemas de contaminación ambiental causados por las aeronaves que ya no están en servicio, el desmantelamiento de aeronaves se ha convertido en un medio importante para apoyar el funcionamiento de los tipos de aeronaves existentes y reducir el costo de las piezas de repuesto mediante el reciclaje de las piezas utilizables que se extraen del desmantelamiento de las aeronaves. Sin embargo, por el momento, esta práctica también plantea ciertos riesgos para la gestión de la seguridad operacional.

1.3 En el capítulo 9 de la parte III del *Manual de Aeronavegabilidad* (Doc 9760), párrafo 9.10, “Autenticidad y estado operativo de las piezas de aeronave”, se proporciona orientación específica sobre las “piezas que se retiran de una aeronave que ya no está en servicio”, indicándose que “el proceso de extracción de piezas esté planificado y controlado de una manera lo más cercana posible a la adoptada para las tareas de mantenimiento de rutina de las aeronaves en servicio” (véase 9.10.8.3) y que “un organismo debidamente reconocido debe efectuar una evaluación de la condición y el posible retorno al servicio de cada pieza extraída.” (véase 9.10.8.4). En el párrafo 9.10 también se incluye orientación específica sobre las “piezas recuperadas de aeronaves accidentadas”.

1.4 En la actualidad, la gestión de los organismos que se encargan del desmantelamiento de aeronaves y el reciclaje de piezas extraídas del desguace varían entre los Estados miembros. Algunos Estados miembros no han elaborado normas al respecto ni han identificado “organismos debidamente reconocidos”. Aunque algunos países se autorregulan a través de sus respectivas asociaciones de la industria, es difícil apoyar una eficiente circulación, a escala mundial, de las piezas recuperadas de las aeronaves desmanteladas si no existe un enfoque de gestión armonizado entre los Estados miembros.

1.5 El mayor obstáculo para la circulación mundial de piezas recuperadas de aeronaves desmanteladas radica en la dificultad para rastrear su origen, incluida la trazabilidad de las aeronaves desmanteladas y las cadenas durante la circulación. Si el gobierno de un Estado miembro no cumple con su obligación de vigilancia, es difícil llevar a cabo las investigaciones pertinentes de forma coordinada, incluso en caso de recibir informes que suscitan sospechas sobre las piezas recuperadas del desmantelamiento de aeronaves, y no se puede disponer de fundamentos para entablar litigios judiciales. Por consiguiente, algunos Estados temen utilizar piezas extraídas del desmantelamiento de aeronaves.

1.6 En 2019, la Administración de Aviación Civil de China (CAAC) publicó en la Circular de asesoramiento AC-145-FS-017 *Desmantelamiento de aeronaves*, que regula las actividades nacionales de desmantelamiento de aeronaves con fines de reciclaje de piezas por medio de la aprobación de organismos de mantenimiento, y, en colaboración con la Asociación de Mantenimiento de Aviación Civil de China (CAMAC), también creó un banco de datos fiable para consultas, lo cual facilita considerablemente que los explotadores aéreos chinos puedan hacer uso de piezas recicladas que han sido recuperadas del desmantelamiento de aeronaves en sus actividades de mantenimiento. En la actualidad, la CAAC está en conversaciones con la Asociación para el Reciclaje de la Flota Aérea (AFRA) para explorar posibilidades de cooperación que permitan resolver los problemas relacionados con el reconocimiento de organismos de desmantelamiento de aeronaves y los requisitos de rastreabilidad para el extranjero, con miras a eliminar

las restricciones que experimentan los explotadores aéreos chinos para utilizar piezas extraídas del desmantelamiento de aeronaves en el extranjero.

2. ANÁLISIS

2.1 En el párrafo 9.10, Capítulo 9, parte III del Doc 9760 se proporciona orientación sobre las actividades de desmantelamiento con fines de reciclaje de piezas, pero no constituye una obligación para todos los Estados miembros, ya que en el Anexo 8 no figura ninguna norma ni método recomendado (SARP) fundamental. Además, aunque en el párrafo 9.10 se estipula que “el proceso de extracción de piezas esté planificado y controlado de una manera lo más cercana posible a la adoptada para las tareas de mantenimiento de rutina de las aeronaves en servicio”, no se indica que tipo de organismo debería considerarse “un organismo debidamente reconocido” para efectuar la evaluación.

2.2 De las orientaciones que figuran en el Doc 9760 se desprende que un organismo de mantenimiento reconocido puede ser designado como "organismo debidamente reconocido " para las actividades de desmantelamiento de aeronaves con fines de reciclaje de piezas, y el organismo de mantenimiento sería responsable de investigar los registros de la aeronave desmantelada y sus piezas, incluidas las piezas recicladas que se han recuperado de aeronaves accidentadas.

2.3 Además, en los procedimientos para la recepción que figuran en el Doc 9760, capítulo 10, 10.13 "Inspección y aceptación de componentes y material de aeronaves procedentes de proveedores y contratistas externos", no existen requisitos claros de rastreabilidad con respecto a las piezas extraídas del desmantelamiento. En consecuencia, no es posible aceptar fácilmente las piezas reciclables procedentes del desmantelamiento de aeronaves utilizando un método sencillo de mantenimiento y visto bueno, y, por ende, éstas piezas pueden circular normalmente por todo el mundo, lo que entraña riesgos de seguridad operacional ocultos. Una solución factible es la creación de un banco de datos que permita que las asociaciones de la industria pertinentes puedan rastrear las piezas de aeronaves desmanteladas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Si todos los Estados miembros adoptaran un enfoque armonizado que incorporara las actividades de desmantelamiento de aeronaves con fines de reciclaje de piezas en la gestión de reconocimiento de organismos de mantenimiento, y coordinaran con las asociaciones de la industria para crear bancos de datos fiables y rastreables, se contribuiría a facilitar la transferencia a nivel mundial de piezas recuperadas del desmantelamiento de aeronaves y a reducir los costos de explotación para la industria del transporte aéreo mundial, garantizando al mismo tiempo la seguridad operacional de los vuelos.