



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local

INCREMENTO DE LA TRANSPARENCIA SOBRE EL PROCESO DEL CAEP PARA LA ELABORACIÓN DE LAS NORMAS DE “RIGUROSIDAD DUAL”

(Nota presentada por la China y los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil - CAFAC)

RESUMEN

Los autores de esta nota reconocen el progreso alcanzado en el ciclo CAEP/12 y acogen el proceso de “rigurosidad dual” para el tratamiento de la interdependencia entre las normas de certificación ambiental. Los autores de esta nota también consideran que es esencial que el CAEP mantenga y actualice el análisis basado en datos para el proceso de elaboración de normas. Sin embargo, a fin de mejorar la solidez de los resultados del análisis de tendencias ambientales y beneficios en términos de costos, es necesario mejorar la transparencia con respecto a la utilización del modelo y la base de datos.

Como primera opción para el análisis de rigurosidad se deberían emplear datos disponibles de la autoridad de certificación pertinente en lugar de datos de modelos y bases de datos. Mientras tanto, es necesario realizar análisis de factibilidad técnica y costos económicos. Esto generaría costos técnicos y financieros adicionales y es necesario apoyar a los países en desarrollo de manera equilibrada a la hora de tomar una decisión definitiva.

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

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio y acoger con beneplácito las iniciativas y contribuciones del CAEP sobre enmiendas de las normas de protección del medio ambiente en la aviación;
- b) recomendar al Consejo que mejore el proceso de elaboración de normas del CAEP de manera más transparente, pragmática y sólida; y
- c) recomendar al Consejo que dé prioridad a la labor del CAEP únicamente para el análisis de “rigurosidad dual” de las normas sobre emisiones de CO₂ de nuevos tipos de aeronaves.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Anexo 16 — <i>Protección del medioambiente Manual técnico-ambiental (Doc 9501)</i> Informe de cubierta amarilla - CAEP/12

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La mayoría de los Estados miembros de la OACI adoptaron las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales sobre el medioambiente elaboradas por el CAEP, en calidad de comité técnico del Consejo. Por consiguiente, las entidades de reglamentación de la aviación civil han ido actualizando la reglamentación nacional correspondiente con base en dichos SARPS.

1.2 Durante la reunión CAEP/12 de febrero de 2022, se elaboró una serie de recomendaciones técnicas clave, incluidas enmiendas del Anexo 16, Volumen I (*Ruido de las aeronaves*), Volumen II (*Emisiones de los motores de las aeronaves*), Volumen III (*Emisiones de CO₂ de los aviones*) y Volumen IV (*CORSIA*), garantizando que los SARPS fuesen actualizados para uso de los Estados miembros de la OACI.

1.3 Durante el ciclo CAEP/13 se estableció que “de conformidad con sus atribuciones el CAEP seguirá el proceso de elaboración de normas relativas a las emisiones de CO₂ y ruido durante el ciclo LTO de los aviones subsónicos cuyo resultado será lograr niveles normativos más rigurosos con respecto a las emisiones de CO₂ y al ruido durante el ciclo LTO”.

2. ANÁLISIS

2.1 De acuerdo con las atribuciones del CAEP, “el Comité deberá tener en cuenta la efectividad y fiabilidad de los mecanismos de certificación desde el punto de vista de la factibilidad técnica, razonabilidad económica y el beneficio medioambiental que se deberá obtener”.

2.2 Es necesario que el CAEP también considere la posible interdependencia de las medidas adoptadas para controlar el ruido y las emisiones de los motores, que se reflejará en la prueba de “análisis de rigurosidad dual”. Esto significa que en el siguiente ciclo CAEP/13, el CAEP necesitará acudir a los recursos de mayor disponibilidad a fin de enmendar conjuntamente las normas sobre emisiones de CO₂ y ruido durante el ciclo LTO. Para las aeronaves supersónicas, el CAEP elaborará SARPS sobre ruido de las SST durante el ciclo LTO junto con los requisitos de certificación de emisiones de los motores. Asimismo, se propuso un futuro proceso de elaboración de normas integradas para NO_x y nvPM de los motores de turbinas.

2.3 A fin de apoyar la labor del CAEP de elaboración de normas, el CAEP desarrolló un proceso de análisis de beneficios en función de los costos basado en los datos, que sirva de apoyo para la toma de decisiones definitivas. Mediante el uso de modelos ambientales y bases de datos se garantiza la solidez y

amplia aceptación de las normas definitivas. Estos modelos y bases de datos también se emplearon en el análisis de tendencias ambientales, así como para estudiar la factibilidad de establecer un objetivo climático ambicioso a largo plazo (LTAG).

2.4 Teniendo en cuenta la importancia de las bases de datos y de la modelización para la elaboración de normas, es necesario incrementar la transparencia de los modelos y del proceso de toma de decisiones.

2.5 Una vez que se hayan desarrollado las normas con base en las atribuciones del CAEP, se considera que sólo se deben emplear datos reales disponibles emitidos por autoridades de certificación pertinentes para la demostración del cumplimiento, como primera opción de elementos para apoyar el análisis de rigurosidad, en lugar de datos semejantes a los de certificación de otras fuentes. El uso de datos reales podría incrementar la solidez de las normas de certificación definitivas.

2.6 Las normas acústicas más recientes para aeronaves del capítulo 14 solo se implementaron plenamente hasta 2020. Si bien los datos de certificación relevantes indican que podría aumentarse adecuadamente la rigurosidad, la decisión definitiva al respecto debería tener en cuenta el posible costo de actualización de la flota en servicio derivado de cualquier requisito de rigurosidad posible, especialmente para el caso de los países en desarrollo.

2.7 Puesto que la Resolución A40-17, Apéndice E sobre ruido y calidad del aire en su párrafo 4 “*Insta además* a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y 14, y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo” los autores de esta nota reafirman que la prueba de “análisis de rigurosidad dual” propuesta durante el ciclo CAEP/13 deberá tener en cuenta que no se deberá imponer restricción operacional alguna exclusivamente con base en los niveles de homologación acústica y que debería aplicarse únicamente a “nuevos tipos” de aviones.

2.8 En el caso de las normas sobre emisiones de CO₂ de las aeronaves, desde la implementación a partir del 1 de enero de 2020, solamente un modelo de avión completó la certificación de CO₂, y no se considera suficiente para sustentar un proceso completo de elaboración de una norma. Por consiguiente, si bien el “análisis de rigurosidad dual” se considera un intento significativo para captar la interdependencia de las normas, se propone no actualizar los requisitos reglamentarios vigentes de certificación de CO₂. Esto permitiría que homologación las autoridades de aviación civil nacionales acumulen suficiente experiencia para una posible actualización en el futuro.

2.9 Se reconoce ampliamente que la industria de la aviación está sometida a una gran presión para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial a pesar de encontrarse en el periodo posterior a la pandemia de COVID-19. Sin embargo, esta no debe ser una razón para actualizar las normas sobre CO₂ de manera apresurada. Mientras tanto, es necesario realizar análisis de factibilidad y costos económicos. Esto conducirá a costos técnicos y financieros y es necesario apoyar a los países en desarrollo de manera equilibrada al tomar una decisión definitiva al respecto.

2.10 CONCLUSIÓN

2.11 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que figura en esta nota y a coger las iniciativas del CAEP y sus contribuciones para enmendar las normas de protección del medio ambiente en la aviación;

- b) recomendar al Consejo que mejore el proceso de elaboración de normas del CAEP de forma que sea más transparente, pragmático y sólido;
- c) recomendar al Consejo que priorice la labor del CAEP sobre nuevos tipos de aeronaves exclusivamente para el análisis de “rigurosidad dual” de las normas de emisiones de CO₂ de las aeronaves.

— FIN —