



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Plataforma GoToMeeting, 1ro. y 2 de septiembre de 2022)

Asunto 6: Otros asuntos

- Desarrollo del LAR 38 – Emisión de CO2 de los aviones

(Nota de estudio presentada por Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio presenta la propuesta de desarrollo del LAR 38 para incorporar los SARPS del Anexo 16, Volumen III y otros documentos de la OACI relativos a las misiones de CO2 de los aviones y que no están desarrollados en otros reglamentos de aeronavegabilidad.

Referencias

- Anexo 16, Volumen III.
- Doc. 9501 – Manual técnico-ambiental, Volumen III – Procedimientos para la certificación respecto de emisiones de CO2 de los aviones

1. Antecedentes

1.1 El Reglamento del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional dispone que una de las funciones del SRVSOP es proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas concernientes a la seguridad operacional de la aviación civil, compatibles con las normas y métodos recomendados pertinentes que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y/o adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.

1.2 En ese contexto, los SARPS contenidos en el Anexo 16 – Protección del medio ambiente, Volúmenes I y II de la Convención de Aviación Civil Internacional sobre ruido de las aeronaves y emisiones de los motores de las aeronaves, respectivamente, fueron incorporados en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR 34 - Estándares de aeronavegabilidad: Drenaje de combustible y emisiones de gases de escape de aviones con motores a turbina y LAR 36 - Estándares de ruido.

1.3 En el año 2017 fue publicado el Anexo 16, Volumen III correspondiente a las emisiones de CO2 de los aviones, el cual inicia su aplicabilidad a partir del 1 de enero de 2018. En dicho volumen se establecen una serie de medidas para resolver el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional que fue uno de los elementos recomendados en el marco del Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático de la OACI.

1.4 Este Anexo 16 Volumen III contiene normas y métodos recomendados para la certificación de las emisiones de CO₂ de los aviones basada en el consumo de combustible, aplicable a los tipos de aviones especificados en la Parte II del Volumen III del Anexo 16, cuando dichos aviones se dediquen a la navegación aérea internacional. En consecuencia, dichos requisitos se aplican a organizaciones responsables del diseño, fabricación y operación de los aviones.

1.5 En consecuencia, dichos requisitos se aplican a esas organizaciones que tienen que diseñar, construir y mantener los aviones y que son certificadas por las AAC o reciben un certificado de aeronavegabilidad emitido por un Estado de matrícula para operar en los diferentes Estados.

2. Análisis

2.1 Actualmente los requisitos establecidos en los LAR 21, 34 y 36 cubren el Anexo 16 Volumen I y Volumen II. Estos requisitos establecen los lineamientos para la certificación de aviones.

2.2 Sin embargo, no se han desarrollado requisitos relacionados a las emisiones de CO₂ que deben cumplir los aviones. Por lo tanto, se propone el desarrollo de un nuevo reglamento titulado LAR 38, cuyo propósito es ser un modelo de reglamento que sería aplicable a los proveedores de servicio de diseño y fabricación, así como para todos los explotadores que solicitan un certificado de aeronavegabilidad.

2.3 La propuesta del LAR 38 tiene como objetivo establecer en un reglamento los SARPS de la OACI del Anexo 16, Volumen III que, aunque se apliquen a todos los proveedores de servicio que diseñen o fabriquen aviones pueda afectar negativamente la certificación de aviones que actualmente está contenida en el LAR 21, el cual es aplicable para la obtención de un certificado de aeronavegabilidad otorgado por el Estado de matrícula.

2.4 El desarrollo de este reglamento permitirá contribuir a que los Estados apliquen de manera uniforme los procedimientos del Anexo 16, Volumen III. Con esto, la propuesta del LAR 38 contribuiría a que los Estados estén mejor preparados para responder algunas de las preguntas relacionadas con este tópico en el Protocolo USOAP CMA en el área AIR y así robustecer su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.

2.5 Para tener un alcance general, es esencial que los requisitos que van estar dispuestos en el futuro LAR 38 (y en las respectivas normativas nacionales armonizadas con ese reglamento) estén respaldadas por documentos legales de más alto nivel y por material guía para sugerir procesos como base en el diseño y fabricación de aviones. Existe la posibilidad que, dependiendo de la base legal de cada Estado, el LAR 38 sea incluido dentro de la Ley del Estado para permitir su aplicación a los proveedores de servicio.

2.6 Por lo expuesto, se propone a la Reunión de Puntos Focales adoptar la siguiente conclusión:

- a) Aprobar el desarrollo del reglamento LAR 38 a fin de que sea discutido en la reunión de expertos en aeronavegabilidad (RPEA/19); y
- b) solicitar al Coordinador General instruya al Comité Técnico para iniciar el desarrollo de la estructura y contenido del futuro LAR 38, así como posteriormente el desarrollo del material guía de soporte para su implementación, con el apoyo de un especialista de la Región y en consulta con el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del

SRVSOP, de acuerdo con la estrategia de desarrollo, armonización, adopción e implantación de los LAR y manual de calidad del Comité Técnico del SRVSOP.

3. Acción sugerida

Se invita a la Reunión de Puntos Focales a:

- a) Tomar conocimiento de la información proporcionada en la presente nota de estudio;
y
- b) adoptar la conclusión propuesta en el Párrafo 2.6.

- FIN -

RCPF/20-NE/11
03/08/2022