



A37-WP/385
P/49
4/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 31, 32 Y 33

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 31, 32 y 33 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 31/1, 32/1 y 33/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

S10-4167

Cuestión 31: Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África

31.1 La Comisión examinó la nota de estudio A37-WP/41, presentada por el Consejo, donde se informaba sobre la marcha del Plan de ejecución integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI), se reseñaban los avances realizados a la fecha en las tareas principales previstas en el Programa de ejecución integral AFI (ACIP) para poner en práctica el plan y se recomendaba continuar las actividades del ACIP integrándolas en el programa de trabajo de las Oficinas regionales. En la nota se informaba además sobre las contribuciones en especie que los Estados africanos aportaron directamente al ACIP. La Comisión examinó además el texto propuesto para sustituir la Resolución A36-1 sobre esta cuestión del orden del día.

31.2 La Comisión se mostró conforme con los esfuerzos que se están desarrollando y coincidió en que las actividades iniciadas en el marco del ACIP deberían continuar como parte del programa de trabajo de las Oficinas regionales hasta tanto se hayan cumplido plenamente los objetivos del Plan AFI.

31.3 Seguidamente, el secretario propuso a consideración la nota A37-WP/30, presentada por el Consejo, en la que se informaba respecto al cumplimiento de las recomendaciones de la Reunión regional especial de navegación aérea África-Océano Índico (SP AFI/08 RAN). Observando los avances realizados, la Comisión tomó nota de los esfuerzos que despliegan los Estados, la Secretaría y el Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG) y recomendó que la Asamblea encargara a la Secretaría que, en coordinación con los Estados, analice el plan de acción y determine las necesidades de recursos que los Estados requieren para su ejecución; pidiera al Consejo que encuentre fuentes de financiación para que los Estados puedan ejecutar el plan de acción; y que alentara a las partes interesadas a apoyar a los Estados para que apliquen las recomendaciones de la reunión SP AFI/08 RAN. Las propuestas formuladas por Sudáfrica en su nota A37-WP/221 apuntan en igual sentido que las recomendaciones de la citada reunión especial AFI RAN, pero dado que algunas de ellas tienen repercusiones financieras el Consejo las examinará como parte de su examen regular periódico del Plan de actividades.

31.4 A continuación se examinó la nota A37-WP/182, presentada por la Comunidad del África Oriental (CAO), donde se informaba de los proyectos y programas ejecutados en el marco del ACIP. La Comisión acordó recomendar que la Asamblea tome nota de los proyectos y programas regionales prioritarios de la CAO que han sido aprobados por el Consejo de la OACI para su ejecución con apoyo del ACIP; que pida a los Estados contratantes, socios o donantes que respalden los programas y proyectos prioritarios de la CAO con ayuda financiera, técnica o la que sea necesaria para su exitosa concreción; y que respalde la continuación de las actividades del ACIP integradas en el programa de trabajo de las Oficinas regionales en África.

31.5 La Comisión pasó seguidamente al examen de la nota A37-WP/194, presentada por la República Popular China, sobre la Recomendación 5/8 de la Reunión SP AFI/08 RAN, Estrategias de instrucción para la seguridad operacional de la aviación en África, y la segunda Conferencia panafricana de coordinación de la instrucción que se realizó en El Cairo, Egipto (22-24 de junio de 2010), para realizar el seguimiento de la recomendación de la reunión AFI RAN. La Comisión analizó la información y las propuestas allí formuladas y concluyó que las iniciativas emprendidas por la OACI, la CAFAC y demás socios para impulsar la recomendación AFI RAN deberían seguir adelante como parte de las actividades del ACIP que se integrarán en el programa de trabajo de las oficinas regionales, y que las recomendaciones de la segunda Conferencia panafricana de coordinación de la instrucción deberían

llevarse a la práctica en estrecha coordinación y cooperación con todos los interesados. La Comisión se mostró satisfecha con la actuación del Grupo de trabajo de especialistas en instrucción aeronáutica (TEWG) establecido por la CAFAC y el ACIP para poner en práctica la Recomendación 5/8 de la Reunión SP AFI RAN y alentó a dicho grupo a continuar trabajando para hacer lo propio con las recomendaciones de la segunda Conferencia panafricana de coordinación de la instrucción.

31.6 Como resultado de las deliberaciones, la Comisión acordó elevar la siguiente resolución para su adopción en la Plenaria:

Resolución 31/1: Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África

Considerando que la OACI sigue desempeñando su función de liderazgo para reducir deficiencias graves en la Región África-Océano Índico (AFI), que van en detrimento del funcionamiento y sostenido desarrollo de la aviación civil internacional;

Tomando nota de que las medidas tomadas por la OACI en el marco del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (el Plan AFI) han comenzado a mostrar un evidente progreso en el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en el continente;

Reconociendo que el éxito en el logro total de los objetivos del Plan AFI depende principalmente de los esfuerzos de los propios Estados africanos;

Reconociendo que muchos Estados contratantes de la Región AFI, a pesar de los esfuerzos que realizan, requerirían, en el futuro inmediato, apoyo técnico o financiero continuo de la OACI y otras partes interesadas para cumplir los requisitos del Convenio de Chicago y sus Anexos;

Reconociendo que muchos Estados de África no pueden, por sí solos, sostener un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación eficaz y duradero y que, por lo tanto, es necesario instarlos a establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación y apoyarlos en dicho establecimiento;

Recordando la Recomendación 4/5 de la Reunión regional especial de navegación aérea África-Océano Índico (SP AFI/08 RAN) sobre el establecimiento de agencias regionales de investigación de accidentes junto con el desarrollo y establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para que los Estados puedan cumplir sus obligaciones internacionales en materia de investigación de accidentes colaborando y compartiendo recursos;

Tomando nota de que la OACI, en el marco de su Programa de ejecución integral AFI (ACIP), ha comenzado a apoyar a muchos Estados de África en el establecimiento de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional y agencias regionales de investigación de accidentes;

Tomando nota de las recomendaciones de la reunión conjunta de la OACI y la CAFAC para la promoción de la seguridad operacional de la aviación en África, celebrada en N'djamena, Chad, el 13 de mayo de 2010;

Tomando nota de que las organizaciones regionales iniciadas o establecidas en la Región AFI seguirán requiriendo el apoyo de la OACI en el futuro próximo y hasta que estén sólidamente establecidas y sean autosuficientes;

Reconociendo la conveniencia de seguir coordinando bajo la égida de la OACI las actividades de todas las partes interesadas que brindan asistencia a los Estados de la Región AFI;

Reconociendo que la OACI necesitará recursos adicionales para concretar el apoyo que ofrece a los Estados de la Región AFI;

Tomando nota de que unas Oficinas regionales fortalecidas serían un catalizador positivo para el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en la Región AFI;

La Asamblea:

1. *Acoge con beneplácito* los esfuerzos considerables realizados por los Estados africanos y las organizaciones regionales para mejorar la seguridad operacional de la aviación;
2. *Declara* que la ejecución de las actividades del Programa ACIP continuará en el marco del programa de trabajo de las Oficinas regionales en África;
3. *Insta* al Secretario General a asegurar que las Oficinas regionales en África reciban los recursos humanos y financieros necesarios para la efectiva continuación del programa de trabajo iniciado por el ACIP;
4. *Insta* a los Estados contratantes de la Región AFI a que se comprometan y aceleren el proceso de establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación y de las agencias regionales de investigación de accidentes que se requieran, y a que fortalezcan la cooperación en la región con la finalidad de aprovechar al máximo los recursos disponibles;
5. *Encarga* al Consejo que notifique a los Estados, la industria y los donantes los proyectos prioritarios surgidos de los análisis de carencias;
6. *Insta* a los Estados, la industria y los donantes a que ejecuten los proyectos identificados como prioritarios en los análisis de carencias realizados de conformidad con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);
7. *Insta* a los Estados, la industria y los donantes a que efectúen contribuciones monetarias y en especie para la ejecución del Plan AFI y *encarga* al Consejo que reconozca todas esas contribuciones;
8. *Insta* a los Estados africanos, a la OACI y a la CAFAC a que conjuntamente solucionen las deficiencias detectadas en las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional y apliquen las recomendaciones de la reunión conjunta de la OACI y la CAFAC sobre la seguridad operacional de la aviación en África;
9. *Encarga* al Consejo que siga de cerca la aplicación de las recomendaciones de la reunión conjunta de la OACI y la CAFAC sobre la seguridad operacional de la aviación en África;

10. *Encarga* al Consejo que garantice una función de liderazgo más decidida de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de ejecución dirigidas específicamente a la ejecución de los proyectos prioritarios que permitan lograr una mejora duradera de la seguridad de vuelo en la Región AFI y que asigne a las Oficinas regionales correspondientes los recursos que a tal efecto se requieran;

11. *Encarga* al Consejo que dé seguimiento y mida el grado de cumplimiento en la Región AFI durante el trienio y que informe los avances logrados al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea; y

12. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A36-1.

Cuestión 32: Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)

32.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/10, presentada por el Consejo, en la que se destacaban las actividades desarrolladas por el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) desde el 36º período de sesiones de la Asamblea, entre las que se incluían: asistencia a los Estados y sistemas y medidas de vigilancia de la seguridad operacional a escala regional en apoyo del proceso de la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB); el programa de instrucción de inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI) respaldado por la OACI; y el intercambio de información de seguridad operacional de la aviación. En el informe se destacaba además la coordinación de las iniciativas de asistencia de la OACI, el Ministerio de Transporte de Estados Unidos y la Administración Federal de Aviación, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Comisión Europea y el Banco Mundial.

32.2 En la nota WP/10 se proponía además una resolución de la Asamblea en reemplazo de las Resoluciones A36-2, *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad Operacional*, y A36-3, *Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) – Seguridad operacional*.

32.3 En la nota A37-WP/166, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 53 Estados africanos, se recalca la importancia de establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en la Región África-Océano Índico (AFI) para ayudar a cumplir sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional. La CAFAC apoyaba plenamente las iniciativas de la OACI para promover el desarrollo y la sostenibilidad de las RSOO y pedía que la Organización siguiera trabajando estrechamente con ella para mejorar la seguridad operacional de la aviación en la Región AFI. La CAFAC alentaba a los Estados africanos a invertir en las RSOO y brindarles apoyo.

32.4 En la nota A37-WP/169, la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil (CASSOA) de la Comunidad del África Oriental (CAO) presentó un resumen de sus logros en el período de 2007 a 2010 que, entre otros, incluía la colaboración entre los Estados miembros y con la Oficina regional África oriental y meridional (ESAF) para el fortalecimiento de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional en la región. La Agencia presentó también sus *Planes estratégicos y de desarrollo de la organización, de cinco años*, que consideraban su desarrollo sistemático. CASSOA invitó a la Asamblea a pedir a la OACI que trabaje con los interesados para asegurar que el apoyo proporcionado sea coherente y esté dentro de los planes de los Estados y organizaciones subregionales y regionales de vigilancia.

32.5 En la nota A37-WP/221, la Comisión consideró la nota presentada por Sudáfrica, en la que se resaltaban las iniciativas regionales de la *Modernización de los servicios meteorológicos aeronáuticos en la SADC para satisfacer los requisitos de la OACI*, un proyecto de la Asociación meteorológica de África meridional (MASA) destinado a reforzar la seguridad operacional de la navegación aérea. En la nota se pedía a la Comisión que respaldara estas iniciativas y, en particular, el proyecto MASA. Se propuso que la Asamblea pida a los Estados que cooperen en la formación de RSOO para el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos y otros servicios relacionados con la aviación, y que la OACI establezca mecanismos para promover las iniciativas de movilización de recursos de las regiones en situación difícil y cree asociaciones con las agencias en desarrollo.

32.6 Con respecto a la nota W/308, párrafo 3.3.1, el secretario declaró que la OACI se ajustaba rigurosamente a la política de las Naciones Unidas sobre Chipre y reconocía plenamente la soberanía de la República de Chipre.

32.7 La Comisión respaldó plenamente la labor del Programa ISD – Seguridad operacional, en particular con respecto a las actividades para promover el desarrollo y sostenibilidad de las RSOO y la normalización de la capacitación de inspectores gubernamentales de seguridad operacional, e instó a la OACI a que continuara los esfuerzos para respaldar las RSOO.

32.8 Azerbaiyán, República de Moldova, Turquía, y Ucrania (A37-WP/291); Turquía (A37-WP/308); y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) (A37-WP/259) presentaron notas de información.

32.9 Atendiendo a las deliberaciones, la Comisión convino en someter, para adopción de la Plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 32/1: Cooperación y asistencia regionales para superar deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

Considerando que la OACI desempeña una función de liderazgo en la facilitación de la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

Considerando que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) recomendó que los Estados apoyaran a la OACI en sus esfuerzos por promover la creación y sostenibilidad de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y participaran en dichas organizaciones y las apoyaran activamente cuando fuera posible;

Considerando que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados contratantes, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

Reconociendo que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que promueva el concepto de cooperación regional con la finalidad de mejorar la seguridad operacional y la vigilancia de dicha seguridad, incluyendo el establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

2. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados contratantes, la industria y otras partes interesadas para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;

3. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

4. *Encarga* al Consejo que siga poniendo en ejecución un Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad operacional (ISD-Seguridad operacional) para proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y de vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

5. *Insta* a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;

6. *Alienta* a los Estados contratantes a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible;

7. *Alienta* a los Estados contratantes a establecer sociedades con otros Estados, la industria, proveedores de servicios de navegación aérea, instituciones financieras y otras partes interesadas para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;

8. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa; y

9. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones A36-2 y A36-3.

—————

Cuestión 33: Sustitución de halones

33.1 La Comisión examinó el informe de situación presentado por el consejo en la nota A37-WP/67 respecto a la búsqueda de alternativas en remplazo de los hidrocarburos halogenados (halones) que se utilizan en los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves de la aviación civil. La nota incluía un texto propuesto en remplazo de la Resolución A36-12 – *Sustitución de halones*, exhortando a seguir trabajando en el desarrollo de sustitutos idóneos para los halones utilizados en los sistemas de extinción de incendios para la aviación civil. En la resolución se proponen plazos escalonados para la eliminación obligatoria de los halones en los sistemas de extinción de incendios de los lavados, los sistemas de extinción manuales y los sistemas de extinción de incendios de los motores y grupos auxiliares de energía (APU) de las aeronaves. La resolución también pone de relieve la importancia de continuar trabajando en el desarrollo de agentes sustitutos aceptables para los sistemas de extinción de incendios de los compartimientos de carga y alienta a los Estados a alertar a los usuarios de halones reciclados para que verifiquen que las existencias en su poder se ajustan a una norma de calidad reconocida nacional o internacionalmente. Para finalizar, la resolución invita a los Estados a informar a la OACI acerca de sus reservas de halones para que pueda informarse sobre la situación de las reservas de esta sustancia en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

33.2 Al debatirse la cuestión se manifestó un masivo apoyo a favor del estricto cumplimiento de los plazos fijados en el proyecto de resolución de la Asamblea. Además, la Comisión hizo un llamamiento a los Estados para que informen regularmente a la OACI sus reservas de halones.

33.3 El Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) presentó una nota de información (A37-WP 197).

33.4 Como resultado de las deliberaciones, la Comisión eleva la siguiente resolución para su adopción en la Plenaria.

Resolución 33/1: Sustitución de halones

Considerando que los halones contribuyen al cambio climático y que ya no se producen por acuerdo internacional porque son sustancias químicas que agotan la capa de ozono, y que se han utilizado como agentes de extinción de incendios en las aeronaves comerciales de transporte por 45 años;

Reconociendo que es necesario hacer más porque las reservas de halones disponibles están disminuyendo, y que quienes actúan por la protección del medio ambiente siguen viendo con preocupación que no se hayan desarrollado aún alternativas de los halones para todos los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves civiles;

Reconociendo que la norma de performance mínima para cada aplicación de halones ya fue elaborada por el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave con la participación de la industria y las autoridades encargadas de la reglamentación;

Reconociendo que hay requisitos rigurosos para las distintas aeronaves en relación con cada aplicación de halones que deben cumplirse antes de poder llevar a la práctica la sustitución;

Reconociendo que, puesto que la producción e importación/exportación de halones están prohibidas por acuerdo internacional y los halones se obtienen principalmente por reciclaje de las existencias actuales, debe controlarse rigurosamente el reciclaje del gas halón para evitar la posibilidad de que se suministren halones contaminados a la industria de la aviación;

Reconociendo que toda estrategia debe proponer alternativas que no planteen un riesgo inaceptable para el medio ambiente o la salud en comparación con los halones que sustituyen; y

Reconociendo que, si bien se cuenta con alternativas de los halones para los lavabos y se ha avanzado en el desarrollo de alternativas de los halones para los extintores de incendios manuales, es preciso seguir trabajando para desarrollar alternativas de los halones para los sistemas de extinción de incendios en los compartimientos de carga y los motores/grupos auxiliares de energía y se requieren estudios regulares para evaluar y comprender las repercusiones de las posibles alternativas de los halones en la industria y el medio ambiente.

La Asamblea:

1. *Conviene* en que es urgente seguir desarrollando e implantando alternativas de los halones para la aviación civil;

2. *Insta* a los Estados a intensificar el desarrollo de alternativas aceptables de los halones para los sistemas de extinción de incendios en los compartimientos de carga y los motores y grupos auxiliares de energía y a seguir trabajando para mejorar las alternativas de los halones para los extintores de incendios manuales;

3. *Encarga* al Consejo que establezca un mandato para la sustitución de los halones:

- en los sistemas de extinción de incendios instalados en los lavabos de las aeronaves que se fabriquen después de una fecha específica en 2011;
- en los sistemas de extinción de incendios manuales instalados en las aeronaves que se fabriquen después de una fecha específica en 2016; y
- en los sistemas de extinción de incendios instalados en los motores y los grupos auxiliares de energía de las aeronaves para las que la solicitud de certificación de tipo se presente después de una fecha específica en 2014;

4. *Encarga* al Consejo que evalúe periódicamente la situación de las posibles alternativas de los halones en apoyo de las fechas de implantación convenidas, dadas las novedades que se producen respecto a la idoneidad de los potenciales agentes alternativos de los halones a medida que se van descubriendo, ensayando, certificando y aplicando;

5. *Insta* a los Estados a advertir a sus fabricantes de aeronaves, organizaciones de mantenimiento reconocidas, explotadores de servicios aéreos, proveedores de sustancias químicas y fabricantes de sistemas de extinción de incendios que verifiquen la calidad de los halones que tienen en sus existencias o que reciben de proveedores mediante ensayos efectivos o la certificación de conformidad con una norma de calidad reconocida a nivel nacional o internacional. Se insta asimismo a los Estados a requerir que los sistemas de control de calidad de sus explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento reconocidas y fabricantes prevean un medio para pedir a los

proveedores de halones que presenten documentación de certificación de la calidad del halón de conformidad con una norma internacional establecida y reconocida.

6. *Alienta* a la OACI a seguir colaborando con el Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave y con la Secretaría del Ozono del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), por intermedio de su Comité de Opciones Técnicas sobre Halones del Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica, en relación con las alternativas de los halones para la aviación civil;

7. *Insta* a los Estados a informar regularmente a la OACI acerca de sus reservas de halones y encarga al Secretario General que informe al Consejo sobre los resultados. Además, encarga al Consejo que informe sobre la situación de las reservas de halones en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;

8. *Resuelve* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre los avances en el desarrollo de alternativas de los halones para los sistemas de extinción de incendios en los compartimientos de carga y los motores/grupos auxiliares de energía, así como sobre la situación de las alternativas de los halones para los extintores de incendios manuales; y

9. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A36-12.

— FIN —