



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

SITUACIÓN DE LA SUSTITUCIÓN DE HALONES EN LOS ESTADOS UNIDOS

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Los hidrocarburos halogenados (halones) son los agentes de extinción de incendios que más se utilizan en la aviación civil. Conforme a las deliberaciones de las dos últimas Asambleas de la OACI y otros foros internacionales, la comunidad de la aviación civil se ha comprometido a superar esta dependencia de los halones e incorporar el uso de agentes o sistemas de protección contra incendio alternativos. Para esta transición, es preciso contar con sólido apoyo internacional a fin de garantizar que la comunidad de la aviación civil tenga la capacidad de dejar de depender de los halones. En el enfoque para la transición deben considerarse innumerables cuestiones de carácter político, ambiental, económico y de seguridad operacional que influyen en esta sustitución, y debe contarse con un conjunto de soluciones amplias, integradas y globales que no afecten negativamente a intereses paralelos.

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

- considere la información contenida en esta nota de estudio;
- se comprometa a colaborar en forma continua en relación con la sustitución de halones y la gestión de las reservas nacionales de halones disponibles para la aviación civil, y garantice que la seguridad operacional siga siendo la más alta prioridad en estos esfuerzos; y
- respalde la Resolución de la Asamblea revisada con respecto a la sustitución de halones que se presenta en la nota A38-WP/36, y considere las recomendaciones previstas del HARC para sustitución de halones, de Estados Unidos, en las iniciativas futuras.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Protección del medio ambiente y Desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010 (Doc 9958))

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los hidrocarburos halogenados (halones) son los agentes de extinción de incendios que más se utilizan en la aviación civil. Conforme a las deliberaciones de las dos últimas Asambleas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otros foros internacionales, la comunidad de la aviación civil se ha comprometido a superar esta dependencia de los halones e incorporar el uso de agentes o sistemas de protección contra incendio alternativos. Para esta transición, es preciso contar con sólido apoyo internacional a fin de garantizar que la comunidad de la aviación civil tenga la capacidad de dejar de depender de los halones. En el enfoque para la transición deben considerarse innumerables cuestiones de carácter político, ambiental, económico y de seguridad operacional que influyen en esta sustitución, y debe contarse con un conjunto de soluciones amplias, integradas y globales que no afecten negativamente a intereses paralelos.

1.2 El uso de halones es un tema que abarca distintas áreas de interés; su función crítica de seguridad operacional influye en distintos mandatos en pugna en el sector del medio ambiente para eliminar progresivamente su uso continuo. Desde la perspectiva de la seguridad operacional únicamente, los halones que se manipulan de manera correcta son seguros y eficaces, y en diversos casos son el único agente actualmente disponible que satisface las normas de performance mínima y los requisitos de certificación e instalación para los fines con que se utiliza. Suponiendo que las reservas de halones fueran suficientes para seguir utilizándolos y que su mantenimiento y reciclaje fueran correctos, en algunos países habría pocas razones en la reglamentación para prohibir su empleo solo por motivos de seguridad operacional.

1.3 Sin embargo, desde la perspectiva del medio ambiente, la liberación de halones en la atmósfera es perjudicial debido a su significativo potencial de agotamiento del ozono; además, la adopción internacional del protocolo de Montreal requiere medidas enérgicas para llegar a eliminar su uso. Como consecuencia del Protocolo de Montreal, Estados Unidos eliminó gradualmente la producción y el consumo de halones en 1994 y ahora se ha desmantelado la capacidad de producción de halones a escala mundial. Debido a esto las líneas aéreas del mundo dependen actualmente de las reservas. A este respecto, también se ha planteado la cuestión de la suficiencia a largo plazo de las reservas de halones, lo cual, conjuntamente con incidentes peligrosos de contaminación cruzada y etiquetado incorrecto, sugiere que es preciso incentivar el desarrollo y uso de alternativas eficaces. Todo enfoque para reglamentar la sustitución de halones a escala nacional debe incorporar todos los esfuerzos por reconciliar estos factores e identificar una solución a corto plazo que satisfaga los objetivos tanto de medio ambiente como de seguridad operacional.

2. ANTECEDENTES

2.1 Actualmente, los halones se utilizan en cuatro aplicaciones principales de extinción: botellas de extinción de incendios en los lavabos (con un promedio de 5-7 lbs de halón 1301), extintores manuales (en promedio 12-15 lbs de halón 1211), motores/grupos auxiliares de energía (en promedio 55 lbs de halón 1301) y compartimientos de carga (en promedio 380 lbs de halón 1301).

2.2 Las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que se han introducido en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y en el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* para prohibir la utilización de las sustancias enumeradas en el Protocolo de Montreal parecen ser difíciles de aplicar. En el caso de Estados Unidos, la reglamentación de certificación requiere que los agentes extintores cumplan determinadas especificaciones de performance, en lugar de requerir agentes o sistemas específicos. Dado que la utilización de halones no se ha prohibido completamente mediante un mandato medioambiental nacional, todavía puede aprobarse de acuerdo con los procedimientos de certificación de aeronaves de Estados Unidos.

2.3 La Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos ha trabajado intensamente en la investigación y desarrollo para identificar posibles extintores de incendios en sustitución de los halones en cada una de las aplicaciones para las cuales se utiliza actualmente. El Centro técnico William J. Hughes ha podido respaldar de manera significativa a la industria de la aviación internacional mediante la realización de pruebas con determinados agentes de sustitución que se proponen. Asimismo, el avance ha sido considerable gracias a la labor del Grupo de trabajo internacional sobre protección contra incendios de los sistemas de aeronave (IASFPWG) para elaborar y enmendar, según corresponde, las especificaciones de performance mínima de los posibles sustitutos de los halones. Esta estrecha colaboración entre la industria de la aviación, el IASFPWG y el Centro técnico de la FAA ha permitido avanzar en forma significativa hacia la identificación de sustitutos viables.

3. ANÁLISIS

3.1 Aunque se ha progresado con respecto a la identificación de sustitutos viables, el proceso de transición de los halones a otros agentes o sistemas de protección contra incendios es más complejo. Para abordar el asunto garantizando, en particular, la supervisión adecuada de los halones reciclados actualmente en uso en la aviación civil y el tratamiento e implantación de los sustitutos de los halones, el Gobierno de Estados Unidos ha creado un Comité de reglamentación de aviación (Aviation Rulemaking Committee – ARC) centrado en la sustitución de halones.

3.2 El ARC de sustitución de halones (“el HARC”) hará posible que los interesados pertinentes del Gobierno y la industria deliberen acerca de los asuntos que afectan a la sustitución de halones y, en última instancia, proporcionará información, asesoría y recomendaciones a la FAA sobre la mejor manera de abordar este asunto mediante medidas reglamentarias o no reglamentarias.

3.3 La Oficina de seguridad operacional de la aviación de la FAA y la Oficina de política, asuntos internacionales y medio ambiente de la FAA patrocinarán conjuntamente al HARC, con la participación de la Agencia para la Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos, el Departamento de Transporte de Estados Unidos, asociaciones de la industria y expertos en el tema.

3.4 Se prevé que el HARC se reunirá con otros participantes en diversas oportunidades en el curso del próximo año, con la reunión inaugural programada para octubre de 2013. El HARC contará con un copresidente de la industria con el apoyo de un copresidente de la FAA de Estados Unidos.

3.5 El HARC tiene por objetivo formular un conjunto de recomendaciones viables en el marco de la cooperación continua de la industria de la aviación y el Gobierno de Estados Unidos con respecto a la seguridad operacional, el medio ambiente y los aspectos económicos que afectan a la transición de los halones a los agentes o sistemas de alternativa. El HARC tendrá en cuenta los plazos que ya se han incorporado en los Anexos de la OACI y las actualizaciones propuestas de la Resolución A37-9 de la Asamblea (Doc 9958) con respecto a la sustitución de halones, y considerará las medidas que otras autoridades de aviación civil ya hayan adoptado o prevean adoptar.

3.6 La carta del HARC está disponible para el público en el sitio web de la FAA de Estados Unidos:
http://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/index.cfm/committee/browse/committeeID/397.