

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**CUARTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DEL CARIBE CENTRAL**  
(Islas Caimanes, 17-20 de mayo de 2000)

Cuestión 5 del  
Orden del Día:

**Búsqueda y Salvamento y Respuesta a Accidentes de Víctimas Masivas**

**Plan de Respuesta a Accidentes de Víctimas Masivas (MCI) de Aviación Civil  
para el Caribe Central**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta una revisión del estado actual de la propuesta para desarrollar y establecer un Plan de Respuesta a un Accidente de Víctimas Masivas (MCI) de Aviación Civil para la Región del Caribe Central y recomienda una propuesta para cumplir en la fecha límite de tiempo esta tarea con un programa eficiente en tiempo y recursos

Referencias: Informes de las 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> Reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Central  
Informe de la 1<sup>a</sup> Reunión del Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR  
Borrador del Plan de Respuesta a Emergencias MCI/SAR preparado por el Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR  
Informes de las 11<sup>a</sup> y 15<sup>a</sup> Reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental  
Informes de la 1<sup>a</sup> y 2<sup>a</sup> Reuniones del Comité SAR E/CAR

**1. Introducción**

1.1 Se ha hecho una recopilación de incidentes y accidentes relacionados con la seguridad operacional de aeronaves en la Región CAR, durante el periodo comprendido de 1996 a 1999, el cual se incluye en el **Apéndice A**. La información contenida en la tabla sugiere lo siguiente:

- En la Región operan aeronaves con alta capacidad de pasajeros, y por lo tanto existe el riesgo de un accidente que dé como resultado accidentes de víctimas masivas
- Se puede considerar que la Región CAR ha gozado recientemente de un periodo de seguridad relativa, el cual algunos traducirían en una proyección de incremento de riesgo de un accidente en el futuro.

1.2 Los Estados y Territorios de la Región del Caribe Central (C/CAR) individualmente todavía no están preparados para responder con efectividad a una emergencia creada por un Accidente de Víctimas Masivas <sup>1</sup>(MCI) de Aviación Civil debido a la falta de recursos. En reuniones anteriores se ha establecido que una respuesta regional bien coordinada a un accidente de esta naturaleza, podría ser mucho más efectivo en la reducción de pérdidas de vida y lesiones de gravedad; esto requeriría del compromiso total y subscripción de todos los Estados en la Región y la preparación de un Plan de Respuesta MCI de Aviación Civil adecuado.

1.3 La Reunión del Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR de abril de 1999 logró un avance significativo en esta propuesta, cuando se inició la tarea de formular un borrador del plan. Sin embargo, la tarea permanece incompleta debido a la falta de trabajo o reuniones subsecuentes. El trabajo del Grupo de Tarea también ha sido ineficiente debido a la falta de participación de la Agencia del Caribe de Respuesta de Emergencia en Catástrofes (CDERA) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), las cuales cuentan con bastante experiencia y conocimiento en planificación de respuesta a emergencias en catástrofes en la Región del Caribe, así como carecer de los contactos y recursos de bases de datos y poder de cabildeo político.

1.4 Los Estados y Territorios deben considerar cuidadosamente si todavía se requiere un Plan de Respuesta MCI de Aviación Civil, y de ser así, decidir qué nivel de prioridad debe asignarse al cumplimiento de esta tarea. Una vez establecido que esta tarea recibirá un compromiso total de los Estados, se debe formular un plan de acción que aporte un programa de actividades necesario para completar el establecimiento del Plan de Respuesta MCI de Aviación Civil para la Región CAR dentro de un periodo de tiempo definido.

## 2 Antecedentes

### 2.1 Caribe Oriental

2.1.1 La potencialidad de un accidente de aeronave que dé como resultado un Accidente de Víctimas Masivas (MCI) en el Área del Caribe Central, donde se supone que muchos de los Estados no podrían intervenir de manera satisfactoria en ese tipo de accidente, y el concepto de un Mecanismo Focal Regional de Respuesta para suministrar la intervención oportuna y la coordinación necesaria de los servicios médicos de emergencia a un MCI, se presentó por primera vez en la 11a. Reunión de DCA E/CAR llevada a cabo en Martinica, 6-8 de diciembre de 1994. En el **Apéndice B** a esta nota de estudio se suministra una cronología de eventos subsecuentes en el desarrollo de la planificación de respuesta MCI en el Caribe Central.

---

<sup>1</sup> Se hace notar que la definición técnica en aviación de un “accidente” es un suceso relacionado con la seguridad operacional de aeronaves, el cual causa la muerte o heridas graves a una persona, o daños substanciales a la aeronave. Un “incidente” es un suceso relacionado con la seguridad operacional de aeronaves que no es considerado un accidente. Con el objeto de mantener consistencia en la discusión de este tema, el término “incidente” en esta nota de estudio ha sido adoptado de la terminología relacionada con desastres, y por lo tanto es idéntico al término “accidente”.

## **2.2 Caribe Central**

2.2.1 A pesar de que el tema de la potencialidad de un accidente de aeronave que dé como resultado un MCI no se presentó en el Caribe Central hasta tres años después en la 1ª. Reunión de DCA C/CAR en Haití en 1997, los desarrollos en esta Región habían rescatado los logros en el Caribe Oriental, con el beneficio del conocimiento de los primeros pasos dados en esta última Región. El tema se presentó en el Caribe Central en la 2ª. Reunión de DCA C/CAR en Cuba en 1999, y con mucha mayor importancia a través del establecimiento y reunión del Grupo de Tarea MCI/SAR.

2.2.2 La 1ª. Reunión de DCA C/CAR celebrada en 1997 discutió Planes Nacionales de Emergencia de Aeródromos y la necesidad de una respuesta regional a un Accidente de Víctimas Masivas a través de un mecanismo focal coordinado, y la reunión llegó a la siguiente Conclusión 1/12:

### **Conclusión 1/12: Respuesta Regional a un Accidente de Víctimas Masivas**

Los Directores de Aviación Civil del Caribe Central, concientes de la necesidad de una respuesta satisfactoria a una catástrofe aeronáutica:

- a) acuerdan en principio, con la necesidad de que se desarrolle un Plan Regional de Respuesta de Emergencia y de un Mecanismo Focal Regional el cual sirva al Caribe Central en el caso de un Accidente de Víctimas Masivas;
- b) solicitan que el tema de una Respuesta Regional a un Accidente de Víctimas Masivas sea incluido como Cuestión del Orden del Día de la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central; y
- c) que la Oficina Regional de la OACI en México envíe una comunicación a todos los Estados y Territorios en el Caribe Central, anexando una lista de recursos y temas de información que los Estados y Territorios deberán proporcionar en la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central para su inclusión en un Banco de Datos, el cual podría servir como base para un Mecanismo Regional de Respuesta a un Accidente de Víctimas Masivas.

2.2.3 La 1ª. Reunión de DCA C/CAR, tomando en consideración las conclusiones de la Primera Conferencia Anual Regional sobre Planificación de Emergencias/Preparación de Catástrofes (Castries, Santa Lucía, 16-18 de mayo de 1995) sobre la recomendación de que el mandato de CDERA sea modificado para incluir la aviación y las actividades de respuesta a emergencia de aeródromo desarrolló la siguiente conclusión:

### **Conclusión 1/13: Petición de la Agencia del Caribe de Respuesta de Emergencia En Catástrofes (CDERA)**

Que la Oficina Regional de la OACI en México contacte a la CDERA para determinar el estado de la solicitud de incluir a la aviación y actividades de respuesta de emergencia de aeródromo como parte de su mandato e informe sobre los resultados obtenidos a la Segunda Reunión de Directores del Caribe Central.

2.2.4 La Oficina Regional de la OACI en México, en cumplimiento a la Conclusión 1/12 de la 1ª. Reunión DCA C/CAR preparó un cuestionario solicitando información básica para el desarrollo de un Plan Regional de Emergencia de Respuesta de Emergencia y un Mecanismo Focal Regional, el cual sirva al Caribe Central en el caso de un Accidente de Víctimas Masivas. El cuestionario se envió a todos los Estados y Territorios de la Región y las respuestas recibidas fueron presentadas a la Segunda Reunión DCA C/CAR.

2.2.5 La Oficina Regional de la OACI en México, en cumplimiento a la Conclusión 1/13 de la 1ª - Reunión de DCA C/CAR envió una carta a la CDERA para determinar el estado de la solicitud de incluir a la aviación y actividades de respuesta de emergencia de aeródromo como parte de su mandato y su posible evolución en un Mecanismo Focal Regional de Respuesta para la Región del Caribe. No se recibió respuesta a esta carta de parte de la CDERA.

2.2.6 La Segunda Reunión DCA C/CAR en 1998 tomó nota de un resumen presentado por la Secretaría sobre las acciones realizadas por la OACI, Estados y otras Organizaciones en las diferentes subregiones del Caribe (Caribe Central, Caribe Oriental y América Central) en materia de Respuesta Regional de Emergencia incluyendo la creación de un mecanismo Focal Regional de Respuesta a Accidentes de Víctimas Masivas (MCI). La Reunión también notó la necesidad de establecer un grupo de tarea para activar y desarrollar los elementos requeridos para el establecimiento del mecanismo. La Reunión sugirió que se invitara a la CDERA y a la OPS a unirse al Grupo de Tarea.

2.2.7 La 2ª Reunión DCA C/CAR desarrolló la siguiente Conclusión 2/6:

**Conclusión 2/6: Creación de un Grupo de Tarea sobre Accidentes de Víctimas Masivas y de Búsqueda y Salvamento para el Caribe Central (MCI/SAR C/CAR TF)**

Que, se establezca un Grupo de Tarea sobre Accidentes de Víctimas Masivas (MCI), y Servicios de Búsqueda y Salvamento en el Caribe Central, con los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición esbozados por la Reunión.

2.2.8 La 3ª Reunión de DCA C/CAR tomó nota que los Estados del Caribe Oriental (E/CAR) han expresado interés de identificar y dirigir asuntos SAR y MCI con los Estados del Caribe Central. La Reunión fue de la opinión que el Grupo de Tarea SAR/MCI del Caribe Central debería establecer comunicación regular con el Grupo de Tarea SAR del Caribe Oriental y, posiblemente, ser anfitrión de reuniones conjuntas.

2.2.9 Basados en lo anterior, la reunión formuló la siguiente Conclusión:

**Conclusión 3/14: Actividades Regionales de SAR**

Que ,

- a) se realicen reuniones regulares del Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR para desarrollar un plan SAR para la región del Caribe Central, el cual incluya los pasos y recursos necesarios para servicios SAR eficientes;

- b) que el Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR establezca comunicaciones con CDERA y con otras entidades interesadas para beneficiarse de su experiencia; y
- c) se establezca una comunicación regular y actividades conjuntas con el Grupo de Tarea SAR del E/CAR para intercambiar ideas y el posible desarrollo de un plan SAR para todo el Caribe.

2.2.10 El relator del grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR presentó a la reunión el informe de los trabajos realizados por este grupo desde la Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central. El Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR desarrolló un proyecto de un Plan de Respuesta a Emergencias de MCI. El proyecto del plan ha logrado el objetivo del Grupo de Trabajo de iniciar el desarrollo de un plan de respuesta, a pesar de que es evidente que una cantidad considerable de trabajo sobre este plan todavía es necesaria y que esta tarea se beneficiará mucho con la participación de CDERA y OPS, debido a su experiencia y conocimiento en el área.

2.2.11 La 3ª Reunión de DCA C/CAR espera que el Grupo de Tarea realice por lo menos una reunión antes de la 4ª. Reunión de DCA C/CAR para continuar desarrollando su programa de trabajo. No obstante, la Oficina Regional de la OACI no ha recibido notificación de alguna actividad desarrollada por el Grupo de Tarea desde la reunión previa de DCAs. Se espera que el Relator del Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR proporcione un resumen a la Reunión informando sobre actividades desarrolladas recientemente y futuras.

### **3. Discusión**

#### **3.1 Temas Relacionados con el Progreso**

3.1.1 A pesar de que la propuesta para desarrollar un plan de respuesta MCI de aviación civil para la Región del Caribe Central ha sido un tópico de discusión durante las tres reuniones previas de DCA C/CAR y los Estados se han comprometido con la propuesta a través del establecimiento y términos de referencia del Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR, a la fecha, la evidencia de cualquier resultado está limitada a un intento inicial de crear un borrador de este plan. Para el desarrollo eficiente de un plan en el tiempo más corto y con la mínima aplicación de recursos, los temas siguientes se ven como obstáculos al proceso actual:

- a) Contribución insuficiente de los Estados y Territorios en relación a su participación en el Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR
- b) Compromiso insuficiente de recursos por parte de los Estados y Territorios para responder a MCIs y proporcionar esta información al Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR
- c) Comunicación insuficiente entre el Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR y las organizaciones regionales con experiencia y conocimiento en planificación de respuesta a catástrofes tales como CDERA y OPS
- d) Participación inadecuada y no celebración de reuniones subsecuentes del Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR

- e) Intento de combinar MCI y SAR, el cual podría más bien ser considerado separadamente con una zona de enlace común
- f) Falta de un programa de actividades coordinado en base a tiempos para el desarrollo del plan de respuesta

### **3.2 Actividades Requeridas Propuestas**

3.2.1 Los siguientes pasos se consideran necesarios para que el Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR desarrolle un plan de respuesta MCI de aviación civil adecuado.

- 1) Confirmar compromiso y suscripción de los Estados
- 2) Confirmar participación y asistencia de organismos regionales especializados en respuestas de emergencias en catástrofes incluyendo a CDERA y OPS
- 3) Consultar con la IATA y las aerolíneas sobre provisiones existentes y requerimientos
- 4) Consultar con el ACI y los aeropuertos sobre planes de emergencia de aeródromo
- 5) Consultar con Estados sobre Planes de Emergencia Nacionales y Planes SAR
- 6) Obtener un ejemplar de un plan de respuesta MCI, de preferencia aplicable a accidentes de aviación civil
- 7) Calificar y cuantificar los requerimientos de recursos y servicios en base al peor caso que se pueda presentar (es decir, un accidente de una aeronave con cabina ancha con víctimas masivas debido a impacto y fuego en la obscuridad y mal tiempo en una localidad aislada en terreno difícil con vegetación densa en una isla pequeña con recursos nacionales limitados)
- 8) Establecer la disponibilidad y compromiso de proveedores de recursos y servicios en cada Estado y Territorio – Aviación, Aeropuerto, Salud, Bomberos, Policía, Defensa, Guardacosta, Desastres, Cruz Roja, Clero, Transportación, Comunicaciones
- 9) Recolección de información de los Estados y Territorios – recursos, contactos, etc.
- 10) Crear una base de datos de recursos – personal, provisiones, alojamiento, ambulancias, helicópteros, aeronaves
- 11) Designar a un Estado/Territorio/Organismo voluntario, para establecer un Centro Coordinador Regional de Respuesta MCI (diferente al Centro de Operaciones de Emergencia establecido cerca del lugar del accidente)
- 12) Designación de coordinadores nacionales en cada Estado y Territorio
- 13) Establecimiento de una red de coordinación de respuesta – comunicación y transportación

- 14) Preparación de un Plan de Respuesta MCI de aviación civil
- 15) Prueba del plan para establecer qué áreas deben mejorarse
- 16) Revisión del plan

3.2.2 Alternativamente, el plan regional de respuesta MCI existente para otras catástrofes puede ser modificado para que incluya medidas para la respuesta a un accidente de aeronave de aviación civil. Este enfoque sería más rápido y fácil pero requiere del compromiso total de CDERA y OPS para manejar el proceso y que los Estados aporten su necesaria contribución. Se reconoce que un MCI de aviación civil es diferente a otros tipos de desastres, con requerimientos médicos particulares, pero la información de las bases de datos y mecanismos de comunicación y transporte que han sido establecidos para otros tipos de desastres, proporcionarían una base adecuada para establecer los requerimientos adicionales de un caso específico de catástrofe de aviación.

### **3.3 Problemas Potenciales de Implantación**

3.3.1 Los problemas que han sido identificados como asociados a una respuesta regional a MCIs de aviación civil son los siguientes:

- comunicación inadecuada entre agencias nacionales
- Mala coordinación de la respuesta de diferentes agencias nacionales
- Movilización lenta de actividades y recursos de respuesta
- Barrera de lenguaje – inglés, español, francés, holandés, criollo
- Recursos insuficientes – provisiones, personal entrenado, transporte, alojamiento
- Financiamiento – centro de coordinación, capacitación de personal, actividades de respuesta

A pesar de que ninguno de los temas anteriores parece ser insuperable, necesitan ser tratados por el Grupo de Tarea MCI/SAR C/CAR. El Grupo de Tarea debe identificar y evaluar opciones para la solución de cada tema, y recomendar la opción más viable a ser adoptada. El principio básico debe ser que no importando cuantos recursos tengan los Estados pequeños a nivel nacional, éstos deben ser combinados y coordinados con eficacia para facilitar una respuesta regional a un MCI de aviación civil con el objetivo final de reducir pérdida de vidas y heridas graves.

### **3.4 Acciones Inmediatas Requeridas**

3.4.1 Varias acciones inmediatas son necesarias para continuar y completar la tarea de desarrollar un plan de respuesta MCI de aviación civil para el Caribe Central y éstas se incluyen en el proyecto de la siguiente Conclusión 4/a:

**Proyecto de Conclusión 4/a: Plan Regional de Respuesta a Accidentes de Víctimas Masivas (MCI) de Aviación Civil para el Caribe Central**

Que:

- a) Los Estados y Territorios confirmen su compromiso total al establecimiento de un Plan Regional de Respuesta MCI de Aviación Civil para el Caribe Central, tarea que ha sido ya asignada al GT MCI/SAR C/CAR, con una fecha límite de terminación para la 6ª Reunión DCA C/CAR;
- b) La OACI organice una Reunión entre representantes del GT MCI/SAR C/CAR, Comité E/CAR, CDERA, OPS y otros organismos apropiados para establecer el mejor enfoque para crear un mecanismo de respuesta regional MCI debido a un accidente de aeronave de aviación civil en el Caribe Central; y
- c) El GT MCI/SAR C/CAR, en consulta con otras partes involucradas, desarrolle un programa coordinado de actividades en base a un cronograma para crear un plan de respuesta para la Región del Caribe Central.

**4. Acción a tomar por la Reunión**

Se invita a la Reunión a revisar, tomar nota y comentar sobre el contenido de esta Nota de Estudio y adoptar la Conclusión 4/a.



## APÉNDICE A

**INVENTARIO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERONAVES EN LA  
REGIÓN CAR, DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO DE 1996 A 1999**

**APENDICE A - Revision de la Seguridad de Aerolineas en la Region CAR (1996 - 1999)**

Estado	Fecha	Aeropuerto	Aerolinea	Aeronave	Fase	Muertos	Heridos	Lugar
Republica Dominicana	2/6/96	Puerto Plata	Birgenair	B757-200	ascenso	189	0	mar
Cuba	7/11/97	Santiago de Cuba	Cubana	An-24	ascenso	44	0	mar
Mexico	11/9/99	Uruapan	TAESA	DC-9	ascenso	18	0	cerca del aeropuerto
Guatemala	12/22/99	La Aurora	Cubana	DC-10	aterizaje	17	70	at airport
Nicaragua	7/20/99	Bluefields	La Costena	Cessna 208B	en ruta	16	0	CFIT
Guatemala	11/1/96	Tikal	TAPSA	EMB-110	descenso	16	0	aeropuerto
Mexico	5/10/96	Durango	Aeroservicios Empresariales	DHC-6	descenso	16	3	CFIT
Dominica	8/23/98	Melville Hall	Cardinal/Air Anguilla	Cessna 402C	ascenso	11	0	CFIT
Haiti	2/12/96	Port-au-Prince	Haiti Air Express	Nomad	ascenso	11	4	aeropuerto
Mexico	3/31/98	Mexico City	Linea Aerea Mexicana de Carga	Convair 240	ascenso	2	2	
US Virgin Islands	2/10/97	St Thomas	Air Sunshine	Cessna 402C	descenso	2	0	
Guatemala	2/16/96	El Quiche	Aviones Comerciales	DHC-6-300	aproximacion	2	0	
Mexico	7/17/96	Playa del Carmen	Trans Caribe	DHC-6-300	aproximacion	1	?	
Barbados	1/8/96	Bridgetown	Mustique Airways	BN-2B	en ruta	1	?	
El Salvador	5/23/99	n/a	Continental	B737-700	en ruta	0	0	
Mexico	11/26/98	Morelia	Aeromar	ATR42	aterizaje	0	0	
Puerto Rico	10/25/98	San Juan	American Eagle	ATR42-300	en tierra	0	0	
Mexico	10/8/98	Mexico City	Aeromar	ATR42-500	en tierra	0	0	
Mexico	9/16/98	Guadalajara	Continental	B737-500	aterizaje	0	0	
Mexico	9/12/98	Mexico City	Aerocalifornia	DC-9	despegue	0	0	
Puerto Rico	5/30/98	Aguadilla	Bahama Air Ferries	Convair 240	aterizaje	0	0	
Honduras	3/7/98	Goloson	Aerolineas SOSA	Let 410	ascenso	0	3	
Mexico	3/3/98	Mexico City	Mexicana	F100	aterizaje	0	0	
Republica Dominicana	1/5/98	Puerto Plata	Airtours	B757	despegue	0	0	
Honduras	11/24/97	La Ceiba	Rollins Air	Nomad	aterizaje	0	4	
Honduras	11/19/97	La Ceiba	Rollins Air	Nomad	aterizaje	0	0	
Mexico	10/15/97	Mexico City	Aeromexico	DC-9	aterizaje	0	0	
Puerto Rico	6/30/97	San Juan	Silver Express	Convair 240	ascenso	0	0	
Puerto Rico	5/22/97	Luquillo	Tolair	Convair 240	en ruta	0	0	
Costa Rica	3/7/97	San Jose	Travelair	BN-2A	en ruta	0	1	
Honduras	3/3/97	La Ceiba	Islena Airlines	Let 410	despegue	0	0	
Mexico	2/4/97	Uruapan	Aerolineas Cuahonte	Metro II	en ruta	0	0	
Mexico	12/19/96	Villahermosa	Mexicana	A320	aterizaje	0	0	
Mexico	5/14/96	Tampico	Allegro Air	DC-9	en ruta	0	0	
BVI	4/7/96	Virgin Gorda	Dolphin Airlines	DHC-6	despegue	0	0	
Mexico	3/8/96	Morelia	Sudpacifico	Metro II	aterizaje	0	0	

Source: Flight International Airline Safety Reviews 1996 - 1999

**APÉNDICE B****ANTECEDENTES DE ACTIVIDADES MCI EN EL CARIBE ORIENTAL**

B.1 El asunto sobre la potencialidad de un accidente de avión que dé como resultado un incidente de víctimas masivas (MCI) en la Región del Caribe, donde se supone que muchos de los Estados no podrían intervenir de manera satisfactoria en ese tipo de accidente, y el concepto de un Mecanismo Focal Regional de Respuesta para suministrar la intervención oportuna y la requerida coordinación de servicios médicos de emergencia a un MCI se presentó por primera vez en la 11a. Reunión de DCA E/CAR llevada a cabo en Martinica, 6-8 de diciembre de 1994 y después en la 12a. Reunión de DCA E/CAR llevada a cabo en Barbados, 14-17 de noviembre de 1995 y posteriormente en la 14a. Reunión de DCA E/CAR celebrada en Puerto Rico en 1998, y más recientemente en la 15a. Reunión de DCA E/CAR en Grenada en 1999.

B.2 La 11a. Reunión de DCA E/CAR en 1994 reconoció que existía una falta de conocimiento sobre el asunto de la coordinación de MCIs, y fue de la opinión de que el recientemente creado Comité SAR podría ayudar en esta materia y desarrolló la siguiente Conclusión 3/1:

**Conclusión 3/1 - Planificación de la Respuesta de Emergencia de Aeropuertos**

Que cada Estado debería:

1. Actualizar su plan de Respuesta de Emergencia de Aeropuertos; y
2. hacer una lista de los recursos disponibles para el manejo de MCIs en sus aeropuertos, y remitirlo al Comité SAR para su estudio.

Finalmente, la 11a. Reunión fue de la opinión que el concepto de desarrollar un punto focal para el manejo de incidentes MCI podría tratarse en una fecha posterior.

B.3 Se presentó a la 12a. Reunión de DCA E/CAR información relacionada con las actividades sobre la Respuesta de Emergencia de Aviación que habían sucedido desde la 11a. Reunión de DCA E/CAR en 1994.

- a) **Primera Conferencia Anual Regional sobre Planificación de Emergencias/Preparación de Catástrofes, Castries, Santa Lucía, 16-18 de mayo de 1995.**

La Reunión de DCA E/CAR tomó nota de la importancia que le dio la Conferencia no solo al desarrollo de planes locales o de Estado de respuesta en emergencia de aeropuerto, sino también a establecer un mecanismo regional para la respuesta satisfactoria a un MCI en cualquier lugar del Caribe. La conferencia también reconoció que una organización regional existente, la Agencia del Caribe de Intervención de Emergencia en Catástrofes (CDERA), podría servir como la organización focal para actividades regionales de intervención en catástrofes si el mandato de la CDERA se expandiese para cubrir las necesidades regionales de aviación y si se pudiese disponer de recursos humanos y

financieros adecuados por parte de los Estados miembros y no miembros de la CDERA.

b) **Seminario de Administración de Seguridad Aeroportuaria ACI/LAC, San José, Costa Rica, 28-30 de agosto de 1995**

Se hizo del conocimiento de la Reunión el alcance del Seminario el cual incluyó la importancia de la preparación de accidentes/catástrofes y respuesta a éstos, tanto a nivel Estatal como Regional, poniendo énfasis en un mecanismo regional focal para la coordinación y notificación de accidentes de víctimas masivas en Centro América y el Caribe. También se informó a la 12a. Reunión de DCA E/CAR sobre el interés. mostrado por muchos gobiernos, industria y organizaciones médicas relacionados con la intervención en catástrofes de aviación.

c) **Iniciativa de Seguridad de la Aviación de la Cuenca del Caribe (CBRASI)**

La Reunión reconoció que esta iniciativa trataría con la importancia de la seguridad de la aviación en el Caribe, incluyendo la Preparación e Intervención Médica para Catástrofes de Aviación y el desarrollo de un sistema integrado de aproximación a una respuesta de preparación médica para accidentes de aviación, que sirviera como un modelo todo-riesgo para la preparación de emergencias y respuesta en catástrofes.

Además, se programó una Conferencia Regional sobre Búsqueda y Salvamento y preparación médica y Respuesta en Catástrofes, bajo los auspicios de la OACI/IMO/Guardia Costera de los EUA del 3 al 6 de junio de 1996.

d) **Asociación de Estados del Caribe (ACS)**

La Reunión tomó nota del establecimiento de la Asociación de Estados del Caribe (ACS) en una Reunión Cumbre de Mandatarios de Estado de los Estados del Caribe, la cual enfatizó que el desarrollo de un sistema de transporte aéreo seguro, efectivo y eficiente era indispensable para el comercio aéreo en la Región. La Reunión Cumbre también ordenó a los Estados poner la máxima atención en este tema de seguridad y los instó a ser más activos en esta área.

B.4 Después de una larga discusión la 12a. Reunión de DCA E/CAR reconociendo que las normas de la OACI sobre planificación de emergencia de aeropuertos requieren ser cumplidas, y que la mayoría de los Estados no podrían manejar una catástrofe mayor de aviación sin ayuda externa, consideró que una intervención regional era necesaria.

B.5 Un representante de la CDERA proporcionó a la 12a. Reunión de DCA E/CAR un resumen sobre la organización, funciones y actividades de esa Agencia y la reunión reconoció después de discutir este asunto, que las recomendaciones que resultaron de la Conferencia de Santa Lucía no habían sido totalmente presentadas. El Representante de la CDERA sugirió que se tendría que presentar una propuesta formal a la CDERA para su aprobación por el Consejo antes de que se pudiera actuar sobre la propuesta.

La Reunión también consideró que la participación de la CDERA en el trabajo del Comité SAR sería importante, y sugirió que el Comité SAR tenga en cuenta el criterio de presentar una propuesta formal al Consejo de la CDERA para la inclusión de actividades de intervención en catástrofes de aviación en el programa de trabajo de la CDERA.

B.6 La 12a. Reunión de DCA E/CAR desarrolló la Conclusión 12/3:

**Inclusión de la tarea de Desarrollar un Plan Regional de Respuesta a Catástrofes de Aviación en el Programa de Trabajo del Comité SAR**

Que, con una prioridad alta, la siguiente tarea sea incluida en el programa de trabajo del Comité SAR para E/CAR como se especifica en el Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día de la 12a. Reunión de DCA E/CAR:

“Desarrollar un Plan Regional de Intervención en Catástrofes de Aviación y establecer un mecanismo para activar el Plan”

B.7 La 14a. Reunión de DCA E/CAR celebrada en 1998, tomó nota de que la 2a. Reunión de DCA C/CAR, en un esfuerzo por manejar el asunto MCI, estableció un Grupo de Trabajo que podría incluir a la CDERA, así como a la OPS. La Reunión notó que los DCAs del Caribe Central usaron un cuestionario para recolectar información que podría ser utilizado por un mecanismo MCI y determinaron que una versión revisada de este cuestionario podría ser una herramienta útil para el trabajo del Comité SAR E/CAR sobre MCI.

B.8 La reunión reconoció la necesidad de empezar a trabajar en una respuesta regional a un MCI y tomó nota de la información proporcionada por los representantes de la CDERA, OPS e IACL sobre la planificación de respuesta a catástrofes de aviación. El Grupo también reconoció la importancia del trabajo sobre respuesta MCI asignado al Comité SAR E/CAR, y la invaluable contribución que los organismos de respuesta de salud y catástrofes, así como Comunicaciones de Emergencia del Centro de Control y por otros Estados interesados podrían hacer a este Comité.

B.9 La 14a. Reunión de DCA E/CAR desarrolló las siguientes Conclusiones 14/3 y 14/4:

**Conclusión 14/3 - Membresía del Comité SAR E/CAR**

Que, los Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental acuerden ampliar el Comité para incluir a la CDERA, OPS, IACL (Director EC3) y Venezuela en el Comité SAR E/CAR

**Conclusión 14/4 - Cuestionario MCI**

Que, el Comité SAR en la primera Reunión que trate el tema de MCI, introduzca el cuestionario para recolectar información relativa al mecanismo regional MCI, para su revisión y mejora, en caso de determinarse apropiado, y considerarlo un punto de partida para su trabajo.

B.10 La 15a. Reunión de DCA E/CAR celebrada en 1999 tomó nota de la presentación de los resultados de las dos Reuniones del Comité SAR E/CAR (Port-of-Spain, Trinidad y Tabago, octubre 1998

y San Juan Puerto Rico, mayo 1999). La información proporcionada incluyó el borrador de las acciones desarrolladas por el Comité SAR así como el Programa de Trabajo propuesto que fue presentado para la aprobación de la Reunión. La Reunión estuvo de acuerdo con las Conclusiones y el Programa de Trabajo del Comité SAR.

B.11 Se le presentaron a la Reunión los resultados de la 1a. Reunión del GT MCI/SAR C/CAR, que incluyó un borrador del Plan Regional de Respuesta a un MCI, y reconociendo que la tarea del Comité SAR E/CAR sobre el Plan Regional de Respuesta a un MCI estaba en línea con el trabajo del Grupo C/CAR, determinó que los esfuerzos del C/CAR podrían ser utilizados por el Comité SAR E/CAR en su trabajo sobre el asunto MCI.

B.12 La 15a. Reunión de DCA E/CAR desarrolló la siguiente Conclusión 15/13:

**Conclusión 15/13 - Utilización por el Comité SAR E/CAR del borrador del GT MCI/SAR C/CAR sobre el Plan de Respuesta MCI**

Que,

- a) el Comité SAR E/CA tome en cuenta los resultados del trabajo del GT MCI/SAR C/CAR en su tarea relacionada con el desarrollo de un Plan Regional de Respuesta a Emergencias de Aviación y el establecimiento de un mecanismo para activar el Plan; y
- b) la Oficina Regional NACC de la OACI circule este material a los miembros del Comité.