



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/RAP/02 — NE/20  
02/03/23

**Segunda reunión de relatores del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/WG/RAP/02)**

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 07 a 10 de febrero de 2023

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Actualización de los Planes de Acción de los Grupos de Tarea NACC/WG, del Plan de Acción del NACC/WG y de las actividades regionales en el Desarrollo de los Proyectos del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)**

**ESTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN SAR EN LA REGIÓN CAR Y PRINCIPALES RETOS**

(Presentada por el Relator del SAR/TF)

| <b>RESUMEN EJECUTIVO</b>  |  |
|---|--|
| Esta Nota de Estudio presenta información sobre el estado de la implementación SAR en la Región CAR y comparte un análisis sobre sus principales retos con el objetivo de apoyar una visión de navegación aérea regional para la solución de estos. |  |
| <b>Acción:</b>  | Las acciones sugeridas se encuentran en la sección 6   |
| <b>Objetivos Estratégicos:</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional</li><li>• Objetivo estratégico 2 – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>  |
| <b>Referencias:</b>   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Doc 7300 – <i>Convenio sobre aviación civil internacional</i></li><li>• Anexo 12 – <i>Búsqueda y Salvamento</i></li><li>• Doc 9731 - <i>Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR)</i></li><li>• Plan de Búsqueda y Salvamento (SAR) para la Región Caribe (CAR)</li></ul> |

**1. Introducción**

1.1 La asistencia a aeronaves en peligro es uno de los principios básicos del Convenio de Chicago. Además, los Estados y Territorios de la Región CAR dependen en gran medida del turismo, que por su ubicación en el Caribe tienen a la aviación como principal medio de transporte para los visitantes extranjeros.

1.2 Los usuarios de la aviación en general y la industria del transporte aéreo esperan que se brinde una respuesta oportuna y adecuada de búsqueda y salvamento (SAR) en caso de ser necesaria. Los Estados deben estar adecuadamente preparados para la prestación de servicios SAR eficaces y eficientes; por lo tanto, la colaboración nacional y regional es fundamental para lograr el alcance de este objetivo.

1.3 Desafortunadamente, la atención de la Región se ha enfocado en promover el crecimiento sostenible de las operaciones aéreas sin prestar igual atención al establecimiento y desarrollo de los sistemas SAR.

## **2. Análisis**

2.1 La prestación de los servicios SAR es una pieza fundamental de los servicios de navegación aérea. Sin embargo, dado que su naturaleza se hace evidente en circunstancias no deseadas (como accidentes o aeronaves desaparecidas) y, afortunadamente, poco frecuentes, se tiene poca visibilidad sobre la cantidad de procesos que de manera consistente tienen que llevarse a cabo para hacer posible su funcionamiento.

2.2 A diferencia de los diferentes componentes del sistema de navegación aérea, que se van expandiendo, de manera casi obligatoria, en la medida que la demanda del tránsito va creciendo, el sistema SAR debe irse adaptando, de manera paralela y programada, para responder al crecimiento y tipo de las operaciones que se desarrollan bajo su área de responsabilidad. Esto último es algo que muchas veces no va evolucionando de la misma forma que el resto de los servicios de navegación aérea.

2.3 El Anexo 12 – *Búsqueda y Salvamento* define este servicio como el desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante el uso de recursos públicos y privados, incluyendo aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

2.4 Todo sistema SAR debería estar estructurado de manera que pueda prestar eficazmente todos los servicios SAR, que son:

- recibir, acusar recibo y retransmitir notificaciones de socorro de los puestos de alerta;
- coordinar la búsqueda;
- coordinar el salvamento y transporte de los supervivientes a un lugar seguro; y
- ofrecer asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica.

## **3. Situación actual en la Región CAR.**

3.1 De acuerdo con los resultados del Programa de auditoría a la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI el nivel de Implementación efectiva (EI) de SAR en las Regiones NAM/CAR es de 51.79%. En la actualidad, 8 Estados de la Región CAR no han hecho arreglos para la prestación de los servicios SAR en sus territorios y áreas sobre las cuales han aceptado la responsabilidad sobre la prestación de estos servicios.

3.2 Los resultados anteriores por si solos son bastante preocupantes, sin embargo, la Región experimenta con alguna frecuencia el desmantelamiento de sistemas que ya fueron previamente auditados y considerados como existentes. Esto va desde la separación de personal calificado por cambios en la administración hasta el desmantelamiento de Centro Coordinadores de Salvamento (RCC), son casos documentados en la Región sin que los Estados sean alertados de las consecuencias negativas de estas medidas. La limitación de recursos para el sostenimiento del sistema SAR se ha visto agravada como resultado de los recortes financieros durante la pandemia de la COVID-19.

3.3 Debido a las dificultades de implementación reflejadas en el párrafo 3.1, la medición del desempeño SAR debe seguir siendo realizada con base a la comparación en el avance de un proyecto de implementación de los componentes del sistema SAR.

#### **4. Iniciativas Regionales de apoyo a la Implementación SAR.**

4.1 La Vigésima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/20) aprobó un proyecto de apoyo a la implementación SAR en las Regiones CAR/SAM, donde se atienden los servicios de búsqueda y salvamento de manera separada de otros proyectos de navegación aérea. Este proyecto se necesita armonizar con todas las regiones de responsabilidad SAR, basados en el objetivo, alcance, métricas que se mencionan en el citado proyecto, el cual inicia en el presente año 2023 y está proyectado a finalizar en el 2026. Dado que el seguimiento a la implementación del Proyecto de Implementación SAR en la Región CAR se atenderá mediante el Grupo de Tarea NACC de Apoyo a la implementación SAR, para garantizar su éxito se deben incluir las estrategias y metas en su plan de trabajo para la ejecución de este proyecto en las Regiones NAM/CAR.

4.2 De igual manera, el Grupo de Tarea NACC/WG de Apoyo a la Implementación SAR trabajará en una revisión y actualización de las Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR) de las Regiones NAM/CAR para incluir en el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM las coordenadas que delimitan cada SRR con sus adyacentes, así como incluir sus planes de operaciones SAR.

4.3 Para poder alcanzar los resultados esperados, se debe solicitar con base en las necesidades reales de operaciones SAR de los Estados, se debe solicitar la creación de una estructura de seguimiento a la implementación SAR en la región, cumplimiento de metas y objetivos asignados, así de esta forma en el tiempo programado al alcance de estos se llevaría un control estricto en la vigilancia de la realización y avance de este programa de apoyo a los Estados participantes.

4.4 Los Estados deberán asumir la responsabilidad del cumplimiento de las tareas asignadas, y del seguimiento puntual a través de las herramientas que permitan a este grupo de trabajo verificar el avance.

#### **5. Temas emergentes SAR: Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS)**

5.1 La implementación del GADSS es una iniciativa que abarca diversas áreas de la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento. Se deben preparar procedimientos para atender la notificación en los RCC, de acuerdo a sus diferentes fases y procedimientos.

5.2 Es importante conocer cómo se ajustarán los procedimientos actuales de los ATS, RCC, RSC y Unidades Operativas para el buen funcionamiento del GADSS, también cómo necesita ser adoptado y qué cambiará.

5.3 En referencia a capacitaciones cabe recalcar, y en cumplimiento al Capítulo 4 del Anexo 12 (Instrucción) de la OACI, que para lograr un buen proceso de implementación es necesario coordinar con COSPAS/SARSAT y los centros coordinadores de misiones, talleres de instrucción a los cambios que se han realizado y los que se avecinan.



**6. Acciones sugeridas**

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) preparar una propuesta de un programa de trabajo para el NACC/WG, con las consideraciones anteriormente expuestas;
- b) recomendar a la Secretaría coordinar con los grupos de tarea del NACC/WG lo antes expuesto considerando las debilidades y fortalezas que han identificado con las diferentes regiones y que estas sean medibles y evaluables en sus avances en los tiempos asignados y dependiendo de la complejidad de la tarea asignada;  
y
- c) recomendar cualquier acción adicional que se considere necesaria.