



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 4 del orden del día: Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)
4.4: Implementación de procesos y procedimientos de búsqueda y salvamento (SAR)

IMPLANTACIÓN DE PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS
DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
En esta nota se describen las mejoras que son necesarias en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) y las repercusiones del Sistema mundial de socorro y seguridad operacional (GADSS). Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar la Recomendación 4.4/x: Los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) y el Sistema mundial de socorro y seguridad operacional (GADSS), que figura en el párrafo 3.1.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Repercusiones en la comunidad de la aviación:</i> El mejoramiento del sistema SAR en su conjunto se basa, principalmente, en mejores acuerdos de cooperación que tendrán repercusiones financieras marginales, pero ayudarán a aprovechar mejor los recursos existentes. La aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) relativos al seguimiento de aeronaves y de situaciones de peligro tendrán repercusiones importantes en el equipo de a bordo y en la infraestructura terrestre. <i>Repercusiones en la OACI:</i> Las actividades de la OACI a las que se hace mención en esta nota de estudio continuarán durante el próximo trienio. Se requieren recursos adicionales financieros y humanos, a fin de apoyar las iniciativas de la OACI en las áreas altamente especializadas que se asocian a los servicios SAR.
<i>Referencias:</i>	Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo Anexo 12 — Búsqueda y salvamento Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075) Concepto de operación GADSS v 6.0

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los procesos y procedimientos de búsqueda y salvamento se implantan mejor a través de la cooperación y colaboración regionales. La aplicación de normas nuevas relacionadas con la localización de un avión en situación de peligro para apoyar el Sistema mundial de socorro y seguridad operacional (GADSS) mejorará la seguridad operacional de la aviación. Sin embargo, es necesario que la información adicional que ofrece el seguimiento de las aeronaves se aproveche para mejorar más aún los procesos SAR e intensificar la coordinación entre los distintos participantes en las actividades SAR.

1.2 Los miembros de la comunidad de la aviación tienen expectativas distintas respecto al sistema de navegación aérea en varias áreas clave de rendimiento. En el área de búsqueda y salvamento (SAR), estas expectativas son extremadamente altas, en especial cuando ocurre un accidente.

1.3 La eficacia de los servicios SAR, aunque principalmente se mide en situaciones de urgencia, depende mucho de la organización de esos servicios y de los preparativos que se realicen antes de que tenga lugar cualquier operación SAR, así como de una considerable planificación y de la aplicación de enfoques coordinados. También depende de marcos de colaboración local, regional o mundial, cuya finalidad es aprovechar mejor el sistema de navegación aérea en evolución basándose en escenarios y requisitos operacionales específicos para los servicios SAR. Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) pueden guiar los planes nacionales y, así, contribuir a alcanzar una eficacia mundial. Por lo tanto, las acciones de los PIRG se relacionan directamente con los servicios SAR.

2. ANÁLISIS

2.1 Estrategia general: cooperación y colaboración regionales

2.1.1 El 38º período de sesiones de la Asamblea resolvió que (véase la Resolución A38-12, Apéndice H) los Estados miembros, en cooperación con otros Estados y la OACI, deberían tratar de delimitar en la forma más eficiente las regiones de búsqueda y salvamento y considerar, según sea necesario, mancomunar sus medios disponibles o establecer conjuntamente una sola organización de búsqueda y salvamento que se encargue de la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de las áreas que se extiendan sobre los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.

2.1.2 La Asamblea resolvió, además, que la solución de las deficiencias en el suministro de servicios eficientes de búsqueda y salvamento, incluso en alta mar, debería procurarse mediante negociaciones con los Estados que estén en condiciones de prestar asistencia operacional o financiera en las operaciones de búsqueda y salvamento, a fin de concertar acuerdos a tal efecto.

2.1.3 La mejor manera de iniciar las acciones que pide la Resolución A38-12 de la Asamblea es a través de los PIRG. La cooperación puede iniciarse y reforzarse aprovechando simposios internacionales, un ejemplo de ello fue la Conferencia ministerial de alto nivel sobre mejoras de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) en África, celebrada en Lomé (Togo) del 10 al 12 de abril de 2017. La organización general de los servicios SAR necesita mejorarse mediante, por ejemplo, la conclusión de acuerdos de cooperación regional, a fin de garantizar que, cuando se produzca un accidente, nunca se obstruya la búsqueda de sobrevivientes a causa de factores que pudieron haberse evitado.

2.1.4 Los acuerdos de cooperación pueden comprender varios niveles de las organizaciones que comúnmente participan en los servicios SAR. Es preciso concluirlos a nivel estatal, así como a escala operacional, a fin de garantizar la cooperación entre las dependencias operacionales con la participación, cuando sea necesario, de autoridades militares que a menudo juegan un papel importante en las operaciones SAR. Entre los ejemplos de dichos acuerdos cabe destacar el Plan de búsqueda y

salvamento (SAR) para la Región Asia/Pacífico (APAC) –elaborado por Equipo especial y el Grupo de trabajo APAC SAR (APSAR/TF y APSAR/WG, respectivamente)– o el Plan SAR para Europa (EUR) – elaborado por el EUR SAR/TF. Los acuerdos también pueden ser bilaterales generales en los que se especifiquen los arreglos de cooperación destinados a apoyar la coordinación general de los servicios SAR.

2.1.5 La aplicación de normas sobre seguimiento de aeronaves y la localización de aviones en situaciones de peligro para apoyar el GADSS ofrece la oportunidad de que todos los PIRG reevalúen los acuerdos regionales y los mecanismos de cooperación relacionados con los SAR de sus respectivas regiones. El establecimiento de procedimientos y procesos que aprovechen plenamente los SARPS nuevos del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*, facilitará las deliberaciones y ayudará a corregir las fallas de la organización de los servicios SAR, especialmente la ausencia de acuerdos de cooperación que faciliten la organización y la realización de las operaciones SAR. Dichos acuerdos garantizarán la eficiencia del intercambio de información entre los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los centros coordinadores de salvamento (RCC), así como con las autoridades militares.

2.2 Sistema mundial de socorro y seguridad operacional (GADSS)

2.2.1 Una de las razones principales de mantener un alto nivel de seguridad operacional en la aviación es la voluntad de aprender de las importantes lecciones de sucesos poco comunes. Las tragedias de los vuelos 370 de Malaysia Airlines y 447 de Air France alertaron sobre las limitaciones del actual sistema de navegación aérea que impidieron la identificación y localización oportunas de las aeronaves en situación de peligro. Estas limitaciones han impedido realizar con eficacia las actividades de búsqueda y salvamento, las operaciones de recuperación y las investigaciones subsiguientes de los accidentes.

2.2.2 El GADSS y las normas sobre seguimiento de aeronaves del Anexo 6 tienen por objeto hacer más eficaces los actuales servicios SAR al cubrir los numerosos aspectos que requieren mejorarse en todas las fases del vuelo y en todas las situaciones, incluidas las de peligro. Los explotadores de aeronaves podrán: mantener un registro actualizado del avance de aeronaves y, en caso de colisión, aterrizaje forzoso o amaraje forzoso de una aeronave, proporcionar información sobre la última posición conocida de la aeronave que ayudará a buscar rápido a los sobrevivientes y los restos de la misma, así como ayudar a recuperar los datos de vuelo.

2.2.3 Se necesitarán otras disposiciones y procedimientos para apoyar las normas recientemente adoptadas sobre seguimiento de aeronaves, finalizar la implantación del GADSS y, también, garantizar que los servicios SAR puedan aprovechar completamente estas nuevas fuentes de información relacionada con la última posición conocida de la aeronave. Es preciso también tener debidamente en cuenta los efectos de la información adicional sobre el seguimiento de aeronaves y de situaciones peligrosas en las fases de alerta de los servicios SAR. En el sitio web <https://www.icao.int/safety/globaltracking/Pages/Homepage.aspx> figura información actualizada sobre las actividades GADSS.

2.3 Implantación del GADSS para apoyar los servicios SAR

2.3.1 El GADSS mejorará la eficacia de los actuales procedimientos de alerta para los servicios SAR, ya que garantizará que la posición de la aeronave se notifique cada 15 minutos o menos, en circunstancias normales, y cada minuto, en situaciones de peligro. El GADSS también facilitará la investigación de accidentes porque permitirá la localización rápida del lugar del accidente y, así, se podrán recuperar más rápido los datos del registrador de vuelo.

2.3.2 **Elementos habilitantes** — La capacidad para intercambiar información sobre la posición de las aeronaves y ofrecerla de manera oportuna depende directamente, en general, del gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y, en particular, de la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

2.3.3 **Red e infraestructura de apoyo** — La capacidad para intercambiar información sobre la posición de las aeronaves entre los explotadores de aeronave, los ANSP y los RCC, así como con las autoridades militares y otras partes, se apoyará en un sistema de gestión de la información que garantice que los datos estén disponibles en forma oportuna para las partes interesadas apropiadas.

2.3.4 **Consideraciones sobre el despliegue e implantación del GADSS** — A menudo, las operaciones SAR son una respuesta multilateral que se basa en el establecimiento de mecanismos sólidos de coordinación a nivel de Estados, ANSP y RCC.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las expectativas de las organizaciones de servicios SAR son extremadamente altas y su eficacia depende mucho de la organización de esos servicios y de la cooperación y colaboración regionales. La implantación de normas nuevas para apoyar el GADSS ayudará no sólo a mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación, sino también a proporcionar una oportunidad para revisar y perfeccionar los actuales procedimientos SAR. Por tal motivo, se invita a la Conferencia a acordar la siguiente recomendación:

Recomendación 4.4/x: Los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) y el Sistema mundial de socorro y seguridad operacional (GADSS)

Que la Conferencia:

- a) inste a los Estados a examinar la actual organización de sus servicios de búsqueda y salvamento (SAR) y a establecer acuerdos bilaterales y regionales para facilitar el suministro de servicios SAR;
- b) inste a la OACI a hacer notar a los Estados la importancia de aplicar normas, así como disposiciones PANS, relacionadas con el seguimiento de aeronaves y la localización de aviones en situaciones de peligro para apoyar el GADSS; y
- c) pida a la OACI que organice seminarios y talleres regionales sobre servicios SAR para facilitar la implantación del GADSS.

— FIN —