



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)

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

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

En esta nota se presentan las mejoras necesarias en el sector de búsqueda y salvamento (SAR) y sus consecuencias para el Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a que apruebe la Recomendación 4.4/x: SAR y el GADSS, que figura en el párrafo 3.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los procesos y procedimientos SAR se aplican mejor mediante la cooperación y colaboración regionales, según se detalla en el Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento*. La aplicación de nuevas normas relativas a la localización de un avión en peligro en apoyo del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) reforzará la seguridad operacional de tripulantes y pasajeros de aeronaves comerciales y de los socorristas. No obstante, la respuesta a algunos incidentes SAR y las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional han revelado importantes carencias en la capacidad SAR y la necesidad de mejorar la cooperación y colaboración entre las diversas partes interesadas de SAR dentro de muchos Estados y regiones.

1.2 El desempeño de las operaciones SAR depende en gran medida de la organización de los servicios SAR y de los preparativos antes de emprender las operaciones y se basa en la planificación y en

los enfoques coordinados. Existen marcos de colaboración local, regional y mundial que respaldan las operaciones basándose en escenarios y requisitos operacionales SAR. Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) pueden orientar los planes nacionales para la implementación del sistema SAR mundial. Por consiguiente, las medidas que adopten los PIRG son directamente pertinentes para el servicio SAR.

2. ANÁLISIS

2.1 El 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI resolvió (Resolución A38-12, Apéndice H) que los Estados miembros, en cooperación con otros Estados y la OACI, deberían tratar de delimitar las regiones de búsqueda y salvamento de la forma más eficiente y eficaz y considerar la conveniencia, si fuera necesario, de mancomunar los medios a su alcance o establecer una única organización de búsqueda y salvamento que se encargue de la prestación de los servicios dentro de áreas que se extiendan sobre los territorios de dos o más Estados o sobre alta mar.

2.2 Los PIRG son los organismos más adecuados para iniciar las medidas exigidas en la Resolución A38-12 de la Asamblea. Los seminarios prácticos y grupos de trabajo coordinados por las Oficinas regionales de la OACI han demostrado la forma en que las regiones pueden iniciar la cooperación dentro de sí mismas y con regiones vecinas. La concertación de acuerdos de cooperación ha sido un tema común entre muchas de estas iniciativas.

2.3 Los acuerdos de cooperación pueden abarcar varios niveles de las organizaciones que normalmente intervienen en actividades SAR. Deberían concertarse acuerdos estatales y operacionales de cooperación entre dependencias operacionales con la participación, cuando sea necesario, de las autoridades militares que a menudo desempeñan una función importante en las operaciones SAR. Puede tratarse también de acuerdos bilaterales integrales donde se especifiquen los arreglos cooperativos de cooperación y coordinación SAR generales.

2.4 La implantación del GADSS ofrece una oportunidad para que todos los PIRG vuelvan a evaluar los acuerdos regionales y mecanismos de cooperación relacionados con SAR en sus respectivas regiones. Esto facilitará los debates y superará las carencias de la organización SAR, en particular la falta de acuerdos de cooperación para facilitar la organización y la realización de operaciones SAR. Tales acuerdos permitirán un intercambio eficiente de información entre las dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATSU) y los centros coordinadores de salvamento (RCC), así como con las autoridades militares.

2.5 Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS)

2.5.1 El GADSS se aplica a corto, mediano y largo plazos. Tiene cuatro objetivos de alto nivel, tres de los cuales son para SAR, a saber: 1) la oportuna detección de aeronaves en peligro (iniciación oportuna de las medidas SAR), 2) el seguimiento de las aeronaves en peligro y la localización precisa y oportuna del final del vuelo (orientación precisa de las medidas SAR), 3) operaciones SAR eficientes y efectivas y 4) la oportuna recuperación de los datos de los registradores de vuelo.

2.5.2 Para alcanzar los objetivos de alto nivel, el GADSS define tres funciones específicas: 1) la oportuna detección de las aeronaves en peligro (iniciación oportuna de las medidas SAR), 2) seguimiento autónomo en situaciones de peligro (ADT), y 3) localización y recuperación posteriores al vuelo.

2.5.3 La función de “seguimiento de la aeronave” para operaciones de aeronave normales no introduce cambios a los procedimientos actuales de alerta de control de tránsito aéreo y será aplicable a partir del 8 de noviembre de 2018.

2.5.4 El sistema ADT puede tener un importante efecto positivo sobre el servicio SAR. La capacidad ADT todavía se está elaborando y será aplicable a partir del 1 de enero de 2021.

2.6 Varios documentos de la OACI se aplican al GADSS y a la implementación de procesos y procedimientos SAR. A continuación se presentan algunos de estos documentos para mostrar que ya existe la infraestructura básica para lograr el objetivo del GADSS de intercambiar información y notificaciones de alerta entre el explotador de la aeronave, la ATSU y el RCC. Los documentos básicos de la OACI en la materia son:

2.6.1 **Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones**, Capítulo 6, 6.18: Localización de un avión en peligro, y Apéndice 9 y Adjunto K al Anexo 6 Parte I. La enmienda reciente del Anexo 6 requiere que la aeronave en peligro transmita información sobre su posición y que el explotador ponga esta información a disposición de las organizaciones pertinentes. Esta información se pondrá a disposición de las ATSU y los RCC. Varios grupos de expertos de la OACI continúan elaborando textos de orientación y procedimientos para aplicar estas normas y métodos recomendados (SARPS).

2.6.2 **Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo**, Capítulo 5: Servicio de alerta. Se requiere que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo notifiquen inmediatamente a los RCC que consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia. Además, cuando un centro de control de área o de información de vuelo decide que una aeronave se encuentra en la fase de incertidumbre o en la fase de alerta, se notificará al explotador, en cuanto sea posible, antes de comunicarlo al RCC y, si la aeronave está en la fase de peligro, se tiene que notificar inmediatamente al RCC.

2.6.3 **Anexo 12 — Búsqueda y salvamento**: Los procesos actuales de los RCC se establecen con arreglo a las disposiciones del Anexo 11 y del Anexo 12 de la OACI, y se aplican a los RCC aeronáuticos. Según se especifica en el Anexo 11, Capítulo 5, las ATSU notificarán al RCC inmediatamente cuando consideren que un avión está en situación de emergencia. Una vez notificado de una situación de peligro, el RCC iniciará las medidas correspondientes según los procedimientos operacionales establecidos en el Anexo 12. El RCC debe tener en todo momento a disposición información actualizada sobre su región SAR, incluyendo direcciones de las ATSU y números telefónicos de todos los explotadores, o sus representantes designados, que participen en operaciones en la región. El RCC responsable y la ATSU correspondiente que prestan servicio a la región de información de vuelo en la que opera el avión coordinan sus actividades y trabajan en estrecha colaboración. Si el avión en peligro continúa su vuelo y cruza hacia otras regiones SAR, la coordinación puede transferirse a otros RCC y sus ATSU correspondientes.

2.6.4 **Concepto de operaciones (ConOps) del GADSS**: El ConOps del GADSS describe en forma evolutiva la ejecución de medidas de corto, mediano y largo plazos con las ventajas resultantes de cada una de las mismas. Este documento especifica los requisitos y objetivos de alto nivel para el GADSS analizado en los párrafos anteriores.

2.6.5 **Implementación de la Ficha de trabajo ANWP del GADSS**: La Ficha de trabajo V 4.0 ANWP, aprobada por la Comisión de Aeronavegación, proporciona una visión general de los resultados del Grupo asesor sobre el GADSS y del plan de trabajo básico para ese y otros grupos de expertos de la OACI. La ficha de trabajo tiene 14 tareas para trabajar sobre textos de orientación y procedimientos así como posibles futuras enmiendas de SARPS de la OACI para los próximos años. La tarea principal se aplica específicamente a los PIRG.

2.7 Implementación del GADSS en apoyo de SAR

2.7.1 La implementación del GADSS puede confirmar considerables carencias en las capacidades SAR de muchas regiones y reafirmar la necesidad de mejorar la cooperación y colaboración entre quienes intervienen en SAR dentro de muchos Estados y regiones. Para elevar la eficacia de las medidas de alerta actuales de los servicios SAR deberían corregirse varios aspectos principales, como la organización general de los servicios SAR y la reacción oportuna frente a alertas de peligro. La implementación del GADSS permitirá mejorar la eficiencia global del SAR para tripulantes y pasajeros de aeronaves comerciales y socorristas SAR reduciendo el área y el tiempo de búsqueda.

2.7.2 La capacidad de intercambiar información de posición de las aeronaves entre los explotadores de aeronaves, las ATSU y los RCC, así como con autoridades militares y otras partes, se basará en un sistema de gestión de la información que asegure la oportuna disponibilidad de datos para las partes interesadas pertinentes. La estructura básica ya existe y mejoraría aún más mediante la implementación de la Gestión de la información de todo el sistema (SWIM). Los Estados, a nivel nacional y regional, deben garantizar su eficacia y, cuando sea necesario, mejorarla. Las operaciones SAR, especialmente sobre alta mar, constituyen a menudo una respuesta multinacional que se asienta en el establecimiento de procedimientos de coordinación y cooperación entre los Estados, las ATSU y los RCC.

2.8 La OACI cuenta con fuentes limitadas de conocimientos SAR. En muchos sentidos, el especialista ATM de la Oficina regional de la OACI está sobrecargado de trabajo. Fuera del especialista técnico en la Sede de la OACI en Montreal al que se asignan funciones SAR y de otro tipo, existe un grupo permanente principal, el Grupo de trabajo conjunto OACI/Organización Marítima Internacional sobre SAR (ICAO/IMO JWG). El JWG se reúne anualmente. La OMI ha establecido el ICAO/IMO JWG como órgano asesor permanente para el examen y modernización de su sistema mundial de socorro y seguridad marítimos. El JWG podría desempeñar una función similar para la implementación del GADSS. Además, algunos miembros del JWG pueden estar en condiciones de proporcionar otro tipo de apoyo, como la participación en reuniones regionales de la OACI, otros foros regionales o internacionales relacionados con el GADSS, grupos de expertos de la OACI pertinentes, etc.

2.9 El Plan mundial de navegación aérea (GANP) (Doc 9750) orienta a los Estados y partes interesadas hacia la interoperabilidad de sistemas y la armonización de procedimientos. Deberían incluirse en el GANP tanto los servicios SAR como el GADSS. Como parte de la preparación de la sexta edición del GANP, el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación presenta elementos habilitantes que permiten el logro de mejoras operacionales. La inclusión de los servicios SAR como elemento constitutivo básico y de las funciones del GADSS dentro del GANP imprimirá método y continuidad al mejoramiento de los servicios SAR y la implementación de calidad del GADSS.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El suministro de servicios SAR competentes depende de su organización y de la cooperación y colaboración regionales. La introducción de nuevas normas en apoyo del GADSS ayudará a mejorar más la seguridad operacional de la aviación y brindará la oportunidad de examinar y mejorar los procesos y procedimientos SAR actuales. Se invita a la Conferencia a aprobar la siguiente recomendación:

Recomendación 4.4/x: Búsqueda y salvamento (SAR) y el sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS)

Que la Conferencia:

- a) pida a la OACI que continúe dando apoyo a sus oficinas regionales, en particular para organizar y realizar seminarios teóricos o prácticos SAR regionales a fin de facilitar la implementación del GADSS y las iniciativas regionales de cooperación y colaboración en materia de SAR;
- b) pida a la OACI que amplíe la función del Grupo de trabajo conjunto OACI/Organización Marítima Internacional sobre búsqueda y salvamento (ICAO/IMO JWG) en apoyo del GADSS y otras iniciativas SAR; y
- c) pida a la OACI que incluya en la sexta edición del GANP la organización del servicio SAR y la descripción de todas las funciones del GADSS.

— FIN —