



Organización de Aviación Civil Internacional
OFICINA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

3ª Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos en Navegación Aérea (CA/ANE/WG/3)

Ciudad de Belice, Belice, 28 al 30 de junio de 2004

CA/ANE/WG/3 - NE/24

22/06/04

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Actividades generales en las áreas de la navegación aérea
4.6 Actividades SAR**

PLAN SAR PARA EL CARIBE CENTRAL (C/CAR)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta orientaciones para el Desarrollo de un plan Regional SAR en la Región CAR, para que sea analizado por el Grupo de Expertos de Navegación Aérea bajo un marco de referencia de las recomendaciones y conclusiones de las reuniones GREPECAS/11, NACC/DCA/1.

Referencias :

- Convenio de Chicago de la OACI.
- Anexos 11 y 12.
- Informe de la Undécima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM GREPECAS/11 (Manaus, Brasil, 3 al 7 de Diciembre de 2002).
- Informe de la Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (Gran Caimán, Islas Caimanes, 8-11 de octubre de 2002).
- Informe de la Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (Nassau, Bahamas, 2 al 4 de julio de 2003).
- *IAMSAR Manual, Volume I, Organization and Management incorporating 2001, 2002 and 2003 amendments* (disponible en inglés solamente).

1. Introducción

1.1 La Undécima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM GREPECAS/11 celebrada en Manaus, Brasil, del 3 al 7 de Diciembre de 2002 acordó, entre otras, las siguientes conclusiones relacionadas con el desarrollo de un Plan SAR para las Regiones CAR/SAM:

- **Conclusión 11/35** Plan nacional de Búsqueda y Salvamento.
- **Conclusión 11/36** Enmienda a la Tabla SAR1 – Facilidades de Búsqueda y Salvamento del ANP, Volumen II - FASID.

- **Conclusión 11/37** Plan de Transición para el uso obligatorio de las ELT en 406 MHZ.
- **Conclusión 11/38** Medidas a adoptarse para solucionar las deficiencias en los campos ATM/SAR.

1.2 GREPECAS/11 reconoció la importancia del Servicio de Búsqueda y Salvamento por lo cual incluyo en el Apéndice E a la cuestión 3 del orden del día de su Informe el material de orientación para la elaboración de un Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento.

1.3 La Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/1) celebrada en Gran Caimán, Islas Caimán, del 8 al 11 de Octubre de 2002, acordó impulsar el Servicio de Búsqueda y Salvamento en la Región CAR, por medio de la siguiente:

- **Conclusión 1/26** Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR) en la Región CAR.

1.4 Por su parte, el Convenio de Chicago en su Artículo 25, para la asistencia a las aeronaves en peligro, señala:

“Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exija. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.”

1.5 El Anexo 12 resalta la importancia de utilizar los sistemas satelitales para el servicio de Búsqueda y Salvamento, y en el capítulo 2, en consonancia con el Convenio de Chicago, señala:

“2.1.1 Los Estados contratantes dispondrán lo necesario para establecer y prestar servicios de Búsqueda y Salvamento dentro de sus territorios. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

2.1.1.1 Las partes de alta mar o las zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de establecer servicios de búsqueda y salvamento se determinarán a base de acuerdos regionales de navegación aérea. El Estado contratante que haya aceptado la misión de prestar servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas, tomará las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y se presten de acuerdo con las disposiciones de este Anexo.”

1.6 El Anexo 11 señala que el Servicio de Alerta, como parte fundamental de los Servicios de Tránsito Aéreo, tiene una relación de coordinación muy cercana con el Servicio de Búsqueda y Salvamento, y contempla a las diferentes dependencias ATS como punto central para reunir toda la información relativa a una situación de emergencia de las aeronaves que operan en los diferentes espacios aéreos ATS; esta información se basa en el Plan de Vuelo, como se indica en el Apéndice 2 del Doc 4444 PANS-ATM de la OACI. Para el suministro del Servicio de Alerta, se establece la misión de las dependencias ATS para notificar con toda oportunidad la información disponible de Plan de Vuelo, Fase de Emergencia y localización de la aeronave al centro coordinador de salvamento, al explotador y a otras aeronaves, según corresponda a las Fases de Emergencia.

1.7 Todos los Estados han reconocido la gran importancia que tiene salvar vidas humanas y la necesidad de participar directamente en la prestación de servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (SAR) a personas en peligro. Teniendo especialmente en cuenta la naturaleza del servicio de alerta, los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI), que son dos agencias de las Naciones Unidas dedicados a la seguridad del transporte aeronáutico y marítimo, respectivamente colaboran con objeto de elaborar y difundir normas y recomendaciones esenciales, asistir a los Estados para ayudarles a evitar que se produzcan siniestros o hacerles frente, y facilitar cotidianamente la cooperación y coordinación internacionales.

1.8 En este marco, la OACI y la OMI han elaborado el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento* (IAMSAR). La finalidad del Manual es ayudar a las autoridades pertinentes de los Estados a establecer de manera económica servicios SAR eficaces, promover la armonización de los servicios SAR aeronáuticos y marítimos y asegurar que las personas en peligro reciban auxilio, independientemente del lugar en que se encuentren, de su nacionalidad o de sus circunstancias.

1.9 Este Manual permite que las personas encargadas de establecer, dirigir y apoyar los servicios SAR comprendan mejor los puntos siguientes:

- a) funciones e importancia de los servicios SAR;
- b) relaciones existentes entre los aspectos mundiales, regionales y nacionales de los servicios SAR;
- c) componentes e infraestructura de apoyo esenciales para las operaciones SAR;
- d) funciones y requisitos de las comunicaciones SAR; y
- e) principios básicos de la gestión y mejora de los servicios SAR para asegurar su éxito.

2. Discusión

2.1 Para desarrollar los trabajos en los asuntos SAR con miras a integrar eficientemente el servicio de SAR de la Región CAR, es recomendable que los Estados Centroamericanos y COCESNA incorporen mejoras a los Planes Nacionales de Búsqueda y Salvamento así como en la coordinación entre los mismos Estados para la elaboración de un Plan Regional SAR en la FIR de Centroamérica. Algunas de estas mejoras tienen que ver con la utilización de la frecuencia 406 MHz y el sistema COSPAS-SARSAT

2.2 Teniendo en cuenta los antecedentes expresados en los párrafos anteriores, se propone a la Reunión que el Grupo de Expertos de Navegación Aérea introduzca mejoras basadas en el material Guía para elaborar un Plan Regional SAR tomando como base la información señalada en el **Apéndice** a esta Nota de Estudio para el suministro homogéneo del Servicio de Búsqueda y Salvamento en la FIR Centroamericana que a la vez permita el cumplimiento de los requisitos de la Tabla SAR 1 del FASID CAR/SAM.

2.3 Para esto, entre otros aspectos, la Reunión debería tomar nota de la información que se presenta en esta Nota de Estudio.

3. Conclusión

3.1 Teniendo en cuenta los antecedentes e información presentada en los párrafos precedentes, se invita a la reunión que apruebe el siguiente:

**PROYECTO DE
DECISIÓN 3/XX**

**DESARROLLO E IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN CENTROAMÉRICA**

Que el Grupo de Expertos de Navegación Aérea:

- a) continúe con el seguimiento del desarrollo y mejoras a los Planes Nacionales SAR de la FIR Centroamérica;
- b) desarrolle un plan de acción para mejorar, implementar y dar seguimiento a un Plan de Búsqueda y Salvamento (SAR) para la FIR de Centroamérica;
- c) considere la futura integración de las Tareas SAR de su programa de trabajo con los de otros Grupos de Trabajo de la Región CAR;
- d) reporte a la nonagésima primera reunión de Directores de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá los avances de resultados en su labor sobre las tareas SAR; e
- e) informe a la Oficina Regional NACC de la OACI sobre los avances en la implementación y mejoras de los Planes SAR Nacionales y Plan de Búsqueda y Salvamento de Centroamérica.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) revisar el contenido de esta Nota de Estudio; y
- b) adoptar el Proyecto de Decisión presentado en el párrafo 3.1.

APÉNDICE

MATERIAL DE ORIENTACIÓN PARA ELABORAR UN PLAN REGIONAL SAR

CAPÍTULO I. PRINCIPIO GLOBAL

1.1 El objetivo de la OACI y de la OMI es crear un sistema mundial eficaz que, cuando sea necesario, permita prestar servicios SAR a las personas que viajen en avión o en barco. Para ello, se deben considerar las iniciativas nacionales SAR como parte integrante de un sistema mundial que afectará el enfoque general que adopte un Estado para establecer, prestar y mejorar los servicios SAR.

1.2 En muchas partes del mundo, el método más rápido, eficaz y práctico para alcanzar este objetivo es crear sistemas regionales asociados a cada zona oceánica o continente. Esto difiere del enfoque que se adopta cuando cada Estado establece independientemente un sistema SAR autónomo completo con unas áreas geográficas de responsabilidad que son aceptables para los Estados vecinos, constituyendo el conjunto de todos ellos el sistema mundial. Sin embargo, el enfoque regional exige que los Estados asociados a un área oceánica o terrestre colaboren y cooperen para elaborar y organizar el sistema regional.

1.3 La visión global SAR está basada en las obligaciones humanitarias tradicionales y se inspira en el derecho internacional. Las situaciones de peligro pueden producirse en cualquier lugar y en cualquier momento. Una aeronave puede sufrir una emergencia durante un vuelo de larga distancia; igualmente, una persona que se encuentre en peligro en el mar puede derivar a una distancia considerable. En ambos sucesos, la localización de este caso de emergencia puede suponer tener que atravesar una o más RSR (SRR). El alcance regional elimina la necesidad para cada Estado de proporcionar servicios SAR para sus propios ciudadanos en dondequiera que viajen en el mundo. A diferencia de esto, el mundo está dividido en SSR, cada uno con servicios SAR relacionados que asisten a cualquier persona en peligro dentro del SRR sin importar su nacionalidad o circunstancias.

1.4 El establecimiento de un sistema SAR mundial tiene por objeto que todas las personas que se encuentran en peligro puedan ser asistidas sea cual fuere de su nacionalidad o circunstancias y donde quiera que se encuentren. El Anexo 12 del Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre *Búsqueda y Salvamento*, y el *Convenio internacional de la OMI sobre búsqueda y salvamento marítimos* constituyen los principales documentos para establecer las prescripciones del servicio SAR.

1.5 Las disposiciones estatales para los servicios SAR deberían considerarse como parte de un sistema de seguridad mundial. A tal fin, los Estados que se ocupan de una extensión terrestre o una zona oceánica deberían cooperar para utilizar todos los recursos disponibles y ayudar a las personas en peligro.

1.6 Los sistemas SAR se pueden instituir a nivel regional, nacional o ambos. En cualquier caso, el proceso de su implantación requiere que se establezcan una o varias RSR (SRR), junto con la capacidad de recibir alertas y de coordinar y prestar servicios SAR en cada RSR (SRR) a través de un CCS (RCC). Cada RSR (SRR) necesita un CCS (RCC), pero cada Estado no tiene necesariamente que establecer una RSR (SRR) si hay un CCS (RCC) que puede recibir el apoyo de varios Estados y prestar servicio a todos ellos. Esto resulta especialmente cierto en las áreas oceánicas.

1.7 El enfoque regional permite reducir los costos y mejorar la distribución de los alertas de socorro, la cobertura y los servicios. Por ejemplo, es mucho menos complejo llevar a cabo las operaciones y resulta más económico y eficaz, ya que los Estados de una región comparten la utilización de los medios de comunicación terrestres y satelitales de largo alcance, prestándoles apoyo, así como de las bases de datos de registro para comunicaciones que facilitan información a los servicios SAR. Los Estados pueden ayudarse a veces mutuamente con las USR (RSU), reduciendo así el número de unidades necesarias para obtener una cobertura y disponibilidad adecuadas. También pueden compartir la formación y otros tipos de recursos, lo cual resulta beneficioso para todos ellos.

1.8 El establecimiento de sistemas SAR nacionales o regionales está basado generalmente en la elaboración de planes, acuerdos, etc., nacionales o regionales multilaterales que se ajustan a los deseos y las necesidades de los Estados interesados. En tales documentos se puede considerar el establecimiento de SCS (RSC), medidas aplicables cuando no se designen RSR (SRR), etc., aunque, por lo general, lo que se especifica es:

- la utilización eficaz de todos los recursos disponibles para las operaciones SAR;
- la delimitación de las RSR;
- una descripción de las relaciones entre las partes;
- la creación de procedimientos de planificación adicional y de coordinación de las misiones; y consideraciones sobre cómo implantar y apoyar convenios, planes, acuerdos, etc., a un nivel más elevado.

Los requisitos básicos para instituir un sistema SAR eficaz son:

- establecimiento de un marco jurídico para el servicio o los servicios SAR;
- medidas para utilizar los recursos disponibles y proveer otros cuando sea necesario;
- designación de las zonas geográficas de responsabilidad de los CCS (RCC) y SCS (RSC) asociados;
- dotación, formación y otros recursos de personal que permitan gestionar y mantener en funcionamiento el sistema;
- medios de comunicación adecuados y disponibles; y
- acuerdos, planes y documentos conexos encaminados a cumplir los objetivos y definir las relaciones de trabajo.

CAPITULO 2 **SISTEMAS NACIONALES Y REGIONALES**

Establecer:

- 2.1 VISIÓN DE CONJUNTO
- 2.2 PLANIFICACIÓN REGIONAL
- 2.3 DETERMINACIÓN DE LAS NECESIDADES NACIONALES Y REGIONALES
- 2.4 PROCESOS DE PLANIFICACIÓN
- 2.5 ACTIVIDADES DE PLANIFICACIÓN
- 2.6 METAS PARA MEJORAR EL SISTEMA REGIONAL SAR

2.7 OBJETIVOS PARA APOYAR LAS METAS SAR

2.8 PLANIFICACIÓN A LARGO PLAZO

2.9 PLAN OPERATIVO SAR

2.10 DOCUMENTOS SAR

CAPÍTULO 3 ORGANIZACIÓN REGIONAL SAR

Definir:

3.1 GESTIÓN DE LOS RECURSOS PARA ATENDER A LAS NECESIDADES

3.2 ESTABLECIMIENTO DE LOS CCS (RCC) Y SCS (RSC)

3.3 COMO OBTENER LA EFICACIA Y LOS BENEFICIOS MAXIMOS DEL SISTEMA

3.4 GESTIONES PARA EL ÉXITO (SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD /QMS)

3.5 MEJORA DEL SERVICIO SAR

CAPÍTULO 4 CONSIDERACIONES GENERALES DE PERSONAL

Definir:

4.1 ESTRUCTURA REGIONAL SAR

4.2 APOYO LEGISLATIVO

4.3 JEFATURA Y OPERACIONES

4.4 EVALUACIÓN DEL SISTEMA SAR

4.5 NECESIDADES EN MATERIA DE DATOS

CAPÍTULO 5 RECURSOS