



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Actividades para el desarrollo de los sistemas/servicios de la navegación
aérea**

3.6 Búsqueda y Salvamento (SAR)

**PROPUESTA DE ADOPCIÓN DEL MANUAL IAMSAR COMO MANUAL NACIONAL SAR DE
LOS ESTADOS/TERRITORIOS DEL CARIBE CENTRAL**

(Nota presentada por el Relator del Grupo de Tarea SAR C/CAR)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan recomendaciones para que los Estados/Territorios del C/CAR adopten el Manual IAMSAR como su Manual SAR Nacional. Estas recomendaciones se basan principalmente en la publicación de la OACI - Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR) y en las iniciativas de algunos Estados que ya han tenido éxito al adoptar el Manual IAMSAR como su Manual SAR Nacional.

1. Antecedentes

1.1 El Anexo 12, señala los aspectos y requisitos fundamentales del servicio SAR que los Estados deben proporcionar en su jurisdicción de Búsqueda y Salvamento. Tales requisitos deben estar en armonía con los aspectos de servicio SAR marítimo.

1.2 El Doc 9731, Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR), fue elaborado mediante la colaboración de la OACI y de la Organización Marítima Internacional (OMI) y tiene el objetivo de proporcionar orientación a los Estados/Territorios en cuanto a cumplir sus obligaciones humanitarias y sus compromisos adquiridos como miembros del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos. Otro objetivo al preparar el Manual IAMSAR es el de lograr una estrecha cooperación entre las autoridades SAR aeronáuticas y marítimas y entre los Estados/Territorios vecinos.

1.3 Al preparar el Doc 9731 se utilizó la experiencia y conocimientos de expertos SAR aeronáuticos y marítimos de todo el mundo. El Manual fue escrito teniendo en la mente las necesidades y las funciones de los Estados desarrollados y en desarrollo de forma que puedan prestarse los mejores servicios SAR posibles en base a los recursos disponibles. Por consiguiente, el Manual constituye un recurso valioso para las autoridades de aviación civil y otras autoridades SAR y debería estudiarse y utilizarse diligentemente por todos los Estados/Territorios del área C/CAR. El Manual IAMSAR proporciona una riqueza de orientación práctica acerca de la forma de realizar servicios SAR eficaces mediante el plan SAR del Estado.

1.4 El Doc 9731, consta de tres volúmenes disponibles en versiones inglés, francés y español. El Volumen, Organización y Gestión; 1 proporciona orientación principalmente dirigida a los administradores que deben establecer y prestar apoyo a los servicios de búsqueda y salvamento; el Volumen 2, Coordinación de las Misiones proporciona orientación para el personal del Centro Coordinador de Salvamento y el Volumen 3, Medios Móviles, está destinado a ser utilizado para la instrucción de pilotos, explotadores de buques y personal SAR; se subdivide en las cuatro secciones siguientes:

- Sección 1, Ideas generales. Describe los principios fundamentales para la actuación del sistema SAR;
- Sección 2, Asistencia prestada Describe lo que necesita conocer el personal que realiza las funciones de búsqueda y las funciones de salvamento;
- Sección 3, Coordinación en el lugar del siniestro. Describe los conocimientos que requiere el coordinador en el lugar del siniestro;
- Sección 4, Emergencias a bordo. Describe lo que el piloto o cualquier otra persona con experiencia en necesidades de emergencia requiere conocer para activar el sistema SAR y las expectativas del sistema SAR.

2 Análisis

2.1 Los Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR) implican las funciones de supervisión de situaciones de peligro, comunicaciones, coordinación y búsqueda y salvamento, incluido el suministro de asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluidas aeronaves y buques que cooperan y otros vehículos e instalaciones.

2.2 La posibilidad de proporcionar servicios SAR oportunos y eficaces y siempre que estos sean necesarios requiere un compromiso claro de los Estados/Territorios y que éstos dispongan la utilización de todos los recursos disponibles. El apoyo de los Estados/Territorios a las operaciones SAR refuerza el nivel de seguridad operacional de la aviación y promueve también el turismo, el desarrollo económico y una mayor utilización de industria de la aviación.

2.3 Es importante que las autoridades de aviación civil se aseguren que en todo su territorio nacional y en el área C/CAR se dispone de servicios SAR eficaces. Esto requiere que los Estados/Territorios colectiva e independientemente proporcionen y den apoyo a los servicios SAR mediante la implementación de un plan SAR del Estado adecuado para responder ante cualquier situación de emergencia que pueda surgir.

2.4 Para las autoridades de aviación civil responsables del servicio SAR, el Manual IAMSAR destaca la necesidad de comprender los elementos fundamentales SAR, los procesos de planificación SAR y la forma de identificar y utilizar todos los recursos disponibles para mejorar económicamente el sistema. No solamente debe estar implantada la infraestructura (tal como la de comunicaciones) en apoyo de los servicios SAR, sino también deben establecerse centros coordinadores de salvamento (RCC) plenamente funcionales, debe claramente delegarse la autoridad a nivel de RCC de la Organización SAR para que se adopten oportunamente las decisiones operativas a tal nivel y para tramitar cualquier coordinación internacional asociada directamente a los RCC de otros Estados/Territorios. Deberían establecerse arreglos entre los RCCs respecto a los medios eficaces que puedan ser necesarios para ejecutar las funciones de búsqueda y las funciones de salvamento.

2.5 Las autoridades SAR aeronáuticas deben conocer las tareas por realizar y recibir el apoyo adecuado. Puesto que algunas funciones operativas y de apoyo para servicios SAR aeronáuticos dependen frecuentemente de otras autoridades distintas a las de aviación civil, incluidas las autoridades militares y marítimas, deben existir procedimientos de cooperación y de coordinación con tales autoridades. Son esenciales para el éxito los arreglos de cooperación a nivel nacional e internacional y la utilización de todos los recursos disponibles. También se necesitan procesos establecidos para evaluar y mejorar los servicios SAR.

2.6 Un proceso que promueve firmemente el Manual IAMSAR es la coordinación y mejora de los servicios SAR a través de Comités SAR. Los Comités SAR pueden ser nacionales o con intervención de autoridades de múltiples Estados/Territorios. Muchos Estados/Territorios tienen Comités nacionales SAR o agencias similares que han demostrado ser muy eficaz, también se han considerado ser esenciales. Estos Comités deberían estar patrocinados por los Gobiernos, con la participación de una diversidad de organizaciones representativas que proporcionen o den apoyo a los servicios SAR y pueden incluir organizaciones gubernamentales, privadas y comerciales. Algunos Estados/Territorios, p. Ej., en el Caribe Oriental, en el Caribe Central y en Centroamérica cooperan en Comités SAR subregionales y que están dando muy buenos resultados.

2.7 Normalmente un RCC proporciona el servicio en cada Región SAR (SRR). Una función principal de los RCC es la de recibir alertas respecto a situaciones de peligro, información acerca de aeronaves cuya llegada se esperaba, información acerca de emergencias médicas, etc., y estar preparados para coordinar una respuesta de emergencia oportuna y adecuada. Esto implica el desarrollo y el ejercicio de planes detallados de operaciones en cualquier escenario de emergencia que pudiera surgir dentro de cada SRR respectiva.

2.8 Los RCC deben contar con todo el equipo necesario para comunicaciones SAR y prestar apoyo a los planes de búsqueda y a los planes de salvamento. El personal de los RCC debe estar cabalmente entrenado en todos los temas que figuran en el Manual IAMSAR, Volumen 2 y tener previamente la calificación y certificación para realizar las funciones SAR asignadas. De igual manera, es esencial que todo el personal de los RCC tenga conocimientos suficientes para la comunicación escrita y verbal en idioma inglés.

2.9 Normalmente las operaciones reales de búsqueda y operaciones de salvamento corren a cargo de medios designados denominados unidades de búsqueda y salvamento (SRU) que cuentan con equipo especial y personal entrenado para realizar las operaciones SAR. Sin embargo, el personal de administración o el personal de los RCC ocasionalmente también están involucrados en la realización de operaciones reales de búsqueda y operaciones de salvamento; por tal razón todo el personal SAR del Estado a cargo de medios debe estar adecuadamente entrenado en estas tareas a fin de proporcionar un servicio adecuado cuando sea necesario.

2.10 De acuerdo al Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM, los Estados deberían disponer de aeronaves, buques de múltiples misiones u otros vehículos cuyas misiones oficiales se incluyan los servicios SAR. Los RCC deben estar familiarizados con sus funciones, situación y con la manera de ponerse en contacto con tales medios en cualquier momento. Los sistemas de notificación de buques tal como el sistema de seguridad AMVER de todo el mundo, patrocinado por la Guardia Costera de Estados Unidos, deberían ser utilizados cuando corresponda para ayudar a identificar y a localizar los buques en alta mar que estén dispuestos a prestar ayuda a personas en situaciones de peligro. De esta manera, deberían establecerse planes, acuerdos, y financiación de apoyo, en la medida necesaria, para asegurar que puede tramitarse con rapidez y adecuadamente cualquier situación SAR.

2.11 Es procedente que todos los Estados/Territorios del área C/CAR sean Partes en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos. Recientemente se actualizó el Anexo a este Convenio para facilitar a las Partes el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio que atiende a asuntos de interés particular para las autoridades aeronáuticas, tales como:

- La coordinación entre los servicios marítimos y aeronáuticos para garantizar servicios SAR eficientes y eficaces;
- La posibilidad de combinar los RCC aeronáuticos y marítimos o de realizar una coordinación estrecha entre los RCC aeronáuticos y marítimos donde sean independientes; y
- La uniformidad entre las Regiones SAR aeronáuticas y marítimas.

2.12 Además de hacer hincapié en el apoyo valioso que puedan proporcionarse mutuamente las autoridades aeronáuticas y marítimas, se destaca el valor de la cooperación SAR entre los Estados/Territorios vecinos uniendo esfuerzos mediante un Convenio SAR, de forma que puedan proporcionarse los servicios SAR tanto a nivel regional como nacional y para utilizar al máximo los recursos disponibles para operaciones SAR.

2.13 El Convenio SAR apoya directamente los objetivos SAR de la OACI y al igual que el Manual IAMSAR es un producto de la cooperación entre la OACI y la OMI. El Anexo 12 del Convenio de Chicago se ha revisado con la idea de armonizarlo en el entorno internacional y con el Convenio SAR de la OMI. Las autoridades de aviación civil deberían colaborar con las autoridades marítimas de sus respectivos Estados/Territorios para apoyar la ratificación del Convenio SAR por los Estados/Territorios que aun no lo hayan hecho.

2.14 Es recomendable que los Estados/Territorios del área C/CAR tomen todas las acciones necesarias, como se indica en el **Apéndice** a esta Nota de Estudio, a fin de asegurar y mejorar la disponibilidad de los servicios SAR aeronáuticos en el C/CAR.

3. Conclusión

3.1 Los Estados/Territorios deberían intensificar mejoras a los servicios SAR marítimos a fin de asegurar que las aeronaves y personas en peligro en el mar puedan recibir ayuda cuando surja la necesidad, para ello también es necesario que los Estados/Territorios que aun no lo hayan hecho acuerden ser miembros del Convenio SAR.

3.2 La mayoría de los Estados/Territorios CAR no han elaborado aún el Manual SAR Nacional y otros que ya lo han elaborado no han incorporado la parte Marítima; al adoptar el Manual IAMSAR como su Manual SAR Nacional ya no tendrían que hacerlo.

3.3 Adoptando el Doc 9731 de la OACI, *Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento*, el proceso de integración y armonización de los Servicios SAR sería más viable, ya que este proceso es una referencia de dicho Manual.

3.4 Los especialistas SAR de los Estados/Territorios del Caribe Central lograrían un ahorro sustancial de tiempo y de trabajo, en lugar de armonizar e integrar primero los Planes Nacionales con los Planes Regionales y luego estos con el Plan Global, todo quedaría resuelto de una sola vez si se adoptara el Doc 9731 como su Manual SAR Nacional

3.5 Al adoptar el Manual IAMSAR como su Manual Nacional, los Estados/Territorios C/CAR tendrían como producto terminado “un Sistema CAR SAR armonizado”, lo cual es el objetivo de la OACI y la OMI, al confeccionar dicho Manual.

4 Acción sugerida

4. Se invita a la Reunión a apoyar las siguientes acciones:

- a) tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio; y
- b) los Estados/Territorios y territorios de Caribe Central que aun no lo han hecho:
 - elaboren la legislación y los planes SAR nacionales correspondientes;
 - elaboren un plan de acción para intensificar mejoras a los servicios SAR aeronáuticos y marítimos considerando las recomendaciones SAR señaladas en el Apéndice a esta Nota de Estudio;
 - adopten, en la medida de lo posible, el Doc 9731, *Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento*, para los servicios nacionales y regionales de búsqueda y salvamento; y,
 - fomenten la colaboración entre las autoridades SAR aeronáuticas y marítimas nacionales, con las autoridades militares o con otras posibles fuentes de asistencia SAR nacionales y con los Estados/Territorios vecinos.

APÉNDICE

RECOMENDACIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO SAR PARA EL CARIBE CENTRAL

- Incluir las autoridades SAR aeronáuticas en la legislación y en los planes SAR nacionales de alto nivel y establecer disposiciones en apoyo a estas autoridades según sea necesario;
- Colaborar de cerca con las autoridades SAR marítimas nacionales, con las autoridades militares o con cualesquiera otras posibles fuentes de asistencia SAR nacionalmente y en los Estados vecinos mediante acuerdos SAR nacionales e internacionales siempre que tales acuerdos puedan proporcionar una base firme y un compromiso adecuado de mejora en los servicios SAR para establecer y utilizar los Comités SAR nacionales y regionales que puedan ayudar a:
 - coordinar los esfuerzos de las entidades que proporcionan o prestan apoyo a servicios SAR;
 - señalar y utilizar todos los recursos disponibles para responder a múltiples víctimas SAR;
 - preparar políticas, procedimientos y normas SAR; y
 - proporcionar la oportunidad de colaborar continuamente para encontrar modos y maneras de mejorar los servicios SAR.
- Asegurar que existe una red bien establecida de comunicaciones en la que se tienen en cuenta las tecnologías comúnmente utilizadas por las aeronaves y por los RCC para recibir alertas en situación de peligro, orales o de datos de una aeronave por sistemas terrenales y por satélite que puedan comúnmente ser utilizados para tal fin y seguidamente poder dar acuse de recibo de la alerta y coordinar la respuesta SAR;
- Asegurar que las autoridades de aviación civil acuerden con las autoridades nacionales marítimas que corresponda para instar a los buques a que participen voluntariamente en el sistema AMVER, puesto que su eficacia está directamente relacionada con el número de buques que participan en el sistema;
- Establecer que en las regiones de búsqueda y salvamento se cuente con personal y equipo completos para desempeñar de forma competente las obligaciones de un RCC internacionalmente reconocido según lo establecido en el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, con la autoridad y la capacidad suficientes para coordinar directamente la respuesta SAR con los RCC de los Estados vecinos;
- Armonizar la delimitación de las regiones aeronáuticas y marítimas de búsqueda y salvamento y de establecer Centros Coordinadores de Salvamento Conjuntos (aeronáutico y marítimo) (JRCC);
- Asegurar la disponibilidad continua de suficiente número de personal para tramitar cualquier emergencia SAR aeronáutica que pueda surgir, sea grande o pequeña, sobre tierra o en el mar dentro del área C/CAR y disponer que este personal se capacite adecuadamente antes de asumir sus funciones;
- Asegurar que todos los aeródromos tienen planes y arreglos eficaces para tramitar casos de múltiples víctimas, incluidas las correspondientes necesidades médicas. Los aeródromos situados cerca de extensiones de agua deberían contar con planes y arreglos eficaces para tramitar incidentes que implican aeronaves sobre el agua;

- Adherirse al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, considerando que eso ayudará a mejorar la cooperación para búsqueda y salvamento entre los Estados vecinos, la coordinación entre los servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos y la capacidad de respuesta para atender a personas y aeronaves en peligro en el mar.