

Asunto 4: Asuntos SAR**Asuntos SAR Generales**

4.1 Tomando en cuenta la necesidad de que el tema SAR sea tratado en forma independiente, en virtud de la gran complejidad que ha venido desarrollando en los últimos tiempos este asunto, la Reunión acordó que en reuniones posteriores de este Grupo de Implantación y Coordinación, el tema SAR se trate como un asunto independiente a los temas ATM.

Plan Nacional de búsqueda y salvamento

4.2 La reunión destacó la importancia, no delegable por la autoridad de aviación civil, de ejercer la planificación de los servicios requeridos en cada Estado por la aviación civil nacional e internacional, así como de los medios y recursos humanos necesarios para su prestación.

4.3 Por esta razón, la preparación y aprobación del Plan Nacional SAR, con base a los requisitos del ANP CAR/SAM y adicionalmente los de la aviación doméstica, con todos los detalles de ejecución, constituye para los Estados CAR/SAM una herramienta de consulta permanente de gran valor para la planificación, previsión presupuestaria y operación.

4.4 La reunión tomó nota que, así como sucede en las otras áreas relacionadas con la navegación aérea, en el área de búsqueda y salvamento los Estados son responsables del establecimiento de un Plan Nacional SAR que contemple el estricto cumplimiento de requisitos relacionados con las regulaciones, organización, supervisión, desarrollo de procedimientos, entrenamiento de personal, evaluación de la calidad y elaboración de manuales y publicaciones.

4.5 La reunión también tomó nota de los planes nacionales SAR elaborados por Brasil, Francia y Venezuela, instando a los demás Estados de la subregión a que, en la medida de lo posible, desarrollaran sus propios planes nacionales SAR formulando la siguiente conclusión:

Conclusión 2/18 Plan Nacional de búsqueda y salvamento

Que aquellos Estados de la Subregión ECAR/SAMNE que aún no lo hayan hecho:

- a) Elaboren un plan nacional de búsqueda y salvamento que sea compatible con el ANP CAR/SAM;
- b) Tomen como base para el desarrollo de dicho documento el Material de Orientación para la Elaboración de un Plan Nacional de búsqueda y salvamento que fuera aprobado por GREPECAS 11

Coordinación del SAR Aeronáutico entre Estados

4.6 La reunión recordó que durante la RAN CAR/SAM/3 este asunto fue revisado por los Estados/Territorios CAR/SAM y Organismos Internacionales participantes y basándose en lo debatido y a fin de proporcionar un conjunto de disposiciones básicas para los servicios SAR de las Regiones Caribe y Sudamérica, la reunión convino la Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento, literal c) en la que se solicita a los Estados CAR/SAM que adopten las medidas necesarias y posibles para establecer acuerdos SAR internos e internacionales que permitan mejorar los servicios SAR y coordinar los esfuerzos entre las entidades que proporcionan o apoyan los servicios SAR.

4.7 Asimismo, se tomó nota que en los requisitos operacionales básicos y criterios de planificación (BORPC) del ANP Volumen I, Básico de las Regiones del Caribe y Sudamérica se indica que cuando se requieran aeronaves de gran radio de acción (LRG) y categorías superiores de radio de acción para proporcionar la cobertura aérea de extensas regiones oceánicas de búsqueda y salvamento, y el Estado responsable de los servicios SAR no cuente con dichas aeronaves, deberían adoptarse disposiciones concretas de cooperación para proporcionarlas desde otras localidades para tratar de satisfacer los requisitos de una cobertura aérea suficiente de las regiones apropiadas.

4.8 Se notó que el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I (Doc. 9731), como también el Material de Orientación para la Elaboración de un Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento aprobado por GREPECAS 11, en el Capítulo 7, Apéndices C, D y E (según el caso), proponen una serie de textos para que sirvan de guía a los Estados interesados en establecer estos tipos de acuerdos.

4.9 De este modo se pretende permitir la entrada inmediata en su territorio de brigadas de salvamento de otros Estados para la búsqueda del lugar donde se hubiere producido un accidente de aviación y para el salvamento de los supervivientes de dicho accidente.

4.10 En consecuencia, los Estados deberían llegar a acuerdos con los Estados vecinos para establecer las condiciones de entrada de las brigadas SAR de un Estado en el territorio de los demás. Estos acuerdos deberían también prever que se facilitará la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades.

4.11 Sobre este particular, la reunión tomó nota de las reuniones llevadas a cabo entre Venezuela y las delegaciones de Antillas Neerlandesas, Brasil y Trinidad y Tobago. Tomando en cuenta la importancia de este asunto, los Estados citados indicaron su intención de llevar a cabo los mayores esfuerzos a fin de establecer contactos bilaterales e iniciar las coordinaciones para alcanzar acuerdos SAR bilaterales.

4.12 La reunión luego de intercambiar puntos de vistas sobre todos estos aspectos formuló la siguiente conclusión:

Conclusión 2/19 Acuerdo SAR entre los Estados de la Subregión ECAR/SAMNE

Que aquellos Estados de la subregión ECAR/SAMNE que aún no lo hayan hecho tomen las medidas mas apropiadas para establecer acuerdos de cooperación con los Servicios SAR de Estados adyacentes

4.18 Asimismo la Secretaría informó que durante la Sexta Reunión de Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) se examinó la necesidad que estos desarrollaran cursos en diferentes campos del SAR, formulándose una conclusión para que los CIAC de la región SAM tomen las acciones apropiadas para la impartición de dichos cursos en el ámbito regional. La reunión tomó nota además que estas reuniones tienen como principal cometido no solo analizar la problemática de los Centros sino también la posibilidad de intercambiar experiencias e incluso instructores en diferentes campos de instrucción.

Vuelos ilícitos

4.19 La reunión tomó nota de la preocupación del SAR de Venezuela respecto a los vuelos ilícitos y la necesidad de compartir información entre las autoridades aeronáuticas sobre este tipo de vuelos. En ese sentido la reunión consideró que este tipo de asuntos deberían ser examinados en otros foros ya que el tema requería de decisiones al mas alto nivel gubernamental.

Punto de Contacto SAR del RCC Maiquetía

4.20 Sobre el tema particular la reunión tomó nota que Brasil solicitó a Venezuela que defina el ente oficial receptor de la información COSPAS/SARSAT. Esto, en virtud de que se han presentado otras solicitudes, por parte del Guardacostas de Venezuela (Armada de Venezuela) y la Fuerza Aérea Venezolana.

4.21 La reunión recordó que de acuerdo a la tabla SAR I del ANP CAR/SAM, Volumen II-FASID, el punto de contacto de Búsqueda y Salvamento ha sido asignado al RCC Maiquetía, por lo tanto la administración de Venezuela comunicará por escrito a la autoridad aeronáutica de Brasil su intención para que el RCC Aeronáutico (ARCC), sea el punto de contacto SAR (SPOC) para la FIR Maiquetía. Por todo lo anterior la reunión formuló la siguiente conclusión:

Conclusión 2/21

Punto de contacto (SPOC) para la FIR Maiquetía

Que Venezuela envíe a la autoridad aeronáutica de Brasil una solicitud escrita para que su RCC Aeronáutico (ARCC), sea el punto de contacto SAR (SPOC) para la FIR Maiquetía