



SAR/8-SAM

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL**

Oficina Regional Sudamericana

**Octavo Seminario-Taller/Reunión de
Implantación de Búsqueda y Salvamento de la
Región SAM
(SAR/8 - SAM)**

INFORME FINAL

(Asunción, Paraguay, 24 al 28 de octubre de 2011)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión	ii-1
	Lugar y duración	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos	ii-1
	Horario, Organización, Métodos de Trabajo, Oficiales y Secretaría	ii-1
	Idioma de trabajo	ii-1
	Agenda	ii-1
	Asistencia	ii-2
iii -	Lista de Participantes	iii-1
	Informe sobre el Asunto 1	1-1
	Organización de los servicios SAR en la Región SAM	
	a) Aplicación del Acuerdo Multilateral SAR	
	b) Rol del SAR en los desastres naturales	
	c) Revisión/actualización de Cartas de acuerdo SAR	
	d) Nueva metodología del GREPECAS para el tratamiento de las Deficiencias en la esfera SAR	
	Informe sobre el Asunto 2	2-1
	Gestión de riesgos	
	Informe sobre el Asunto 3	3-1
	Uso de ELT en 406 MHz en la Región SAM	
	Informe sobre el Asunto 4	4-1
	Ejercicio regional de comunicaciones entre los RCC SAM	
	Informe sobre el Asunto 5	5-1
	Otros asuntos	

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y DURACION

La Octava Reunión de Implantación de Búsqueda y Salvamento de la región SAM se llevó a cabo en la Ciudad de Asunción, Paraguay, 24 al 28 de Octubre de 2011.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. Roque Díaz, Director de Aeronáutica de la DINAC de Paraguay, ofició la apertura de la reunión con palabras de bienvenida a los delegados participantes en la Octava Reunión de Búsqueda y Salvamento SAM (SAM/SAR/8) en representación del señor Presidente de la DINAC, Abogado Nicanor Céspedes Céspedes.

El Sr. Roberto Arca, Oficial Regional ATM/SAR/AIM de la Oficina Sudamericana de la OACI, en nombre del Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, agradeció a las autoridades de Paraguay por el auspicio de la reunión, su organización y el continuo apoyo a los eventos realizados por la OACI y, posteriormente, ofreció una breve explicación de los temas que serían revisados durante la reunión.

La Reunión tuvo la oportunidad de atender una presentación a cargo de la Sra. María Regina Valiente, Directora del Instituto de Educación Superior INAC del Paraguay que informó a la audiencia sobre su organización y actividades de capacitación y entrenamiento recurrente y una presentación a cargo del Sr. Cnel.de Aviación Manoel A. da Silva Junior, Asesor de la Junta Interamericana de Defensa (JID) que ilustró a los participantes sobre la Organización de la JID y sus actividades focalizadas en la ayuda a los Estados ante eventos catastróficos y desastres naturales.

ii-3 HORARIO, ORGANIZACION, METODOS DE TRABAJO, OFICIALES Y SECRETARIA

El Sr. Nelson García de la Administración de Paraguay fue elegido por unanimidad Presidente de la Reunión. El señor Roberto Arca Jaurena, Oficial Regional ATM/SAR/AIM de la Oficina Sudamericana de la OACI, actuó como Secretario.

La Reunión, acordó llevar a cabo sus sesiones de 0815 a 1430 horas, con adecuadas pausas. A los efectos de la Octava Reunión SAR, se adoptó la modalidad de trabajo de Comité Único.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

El idioma de trabajo y la documentación de la Reunión fue el idioma español.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1

del Orden del día: Organización de los servicios SAR en la Región SAM

Cuestión 2
del Orden del día: Gestión de riesgos

Cuestión 3
del Orden del día: Normas nacionales relacionadas con el uso de ELT en 406 MHz en la Región SAM

Cuestión 4
del Orden del día: Ejercicio regional de comunicaciones entre los RCC SAM

Cuestión 5
del Orden del día: Otros asuntos

ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión 8 Estados de la Región SAM, haciendo un total de 37 participantes, considerando delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Uruguay y Venezuela así como observadores del Cuerpo de Bomberos del Paraguay y el oficial de la OACI. Asimismo asistieron a esta reunión delegados invitados del SICOFAA y de la JID. La lista de participantes se presenta en la página iii-1.

**OCTAVA REUNIÓN DE IMPLANTACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE LA
REGIÓN SAR (SAR/8 – SAM)**

Asunción, Paraguay, 24 al 28 de Octubre de 2011

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

1. Juan Carlos Domingo González

BOLIVIA

2. Daniel Cassio Bustamante Leytón
3. Edgar Guzman
4. Mario Lopez
5. Carlos Paton
6. Rene Villarroel
7. Miguel A. Castillo
8. Iván Rojas

BRASIL

9. Jair Sampaio
10. Francisco Ediberto Nascimento
11. Claudio Fidalgo
12. Eraldo da Paixao

CHILE

13. José Luis Valenzuela Figueroa
14. Pedro Larrañaga Cailly

COLOMBIA

15. José Agustin Torres López
16. Capitán Julián Núñez Patiño

ECUADOR

17. Marcelo Lema Cáceres
18. Vinicio Flores

PARAGUAY

19. Nelson García Duarte

20. Estela Martínez
21. Federico Rolandi
22. Milciades Fleitas
23. Héctor Amarilla Galeano
24. Julio Olmedo Alonso
25. Crescencio Centeno
26. Ricardo Ortiz
27. José Hugo Vera Cardozo
28. Gustavo Román Meza
29. Claro Gustavo Dominguez
30. Maria Regina Valiente
31. Luciana Cairet
32. Juan C. Cano Zárate
33. Jorge Romero Liuzzi
34. Blás Acosta

URUGUAY

35. Carlos Amado

VENEZUELA

36. Caleb Castro Cruz

JID

37. Manoel Araujo da Silva Junior

SICOFAA

38. Gustavo Schreiber

OACI/ICAO

39. Roberto Arca Jaurena

ARGENTINA

Juan Carlos Domingo González
 Jefe Dpto. Búsqueda y Salvamento
 Dirección de Tránsito Aéreo - DNSNA y A
 Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)
 Azopardo 1405 esquina Av. Garay
 (C 1107ADY)- Ciudad de Buenos Aires
 Argentina.

Tel: Tel: (+54 - 11)5941 - 3000 al
 3009 - Int. 69772.
 Fax: 69128 (Secretaría Dirección)
 interno 69761
 E-mail: jcdgonzalez@anac.gov.ar
 gonzalezjcd@gmail.com

BOLIVIA

Daniel Cassio Bustamante Leytón
 Inspector de ATM/SAR
 Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
 Ayopaya 1308
 Cochabamba, Bolivia

Tel: +591 422 1696
 Fax: +591 422 1696
 E-mail: dbustamante@dgac.gob.bo
 Web: www.dgac.gob.bo

Carlos Patón Ulloa
 Supervisor ATS – CBBA
 Aeropuerto Jorge Wilsterman
 Cochabamba – Bolivia

E-mail: cepu1961@hotmail.com
 cepu.2011@gmail.com

Edgar Guzmán Aira
 Controlador de Área
 Administración de Aeropuertos y Servicios es
 Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA)
 Aeropuerto Internacional El Alto

Tel: +591 2 810203
 Fax: +591 2 810203
 E-mail: guzmanaira@yahoo.com

Mario López
 Controlador de Tránsito Aéreo
 Administración de Aeropuertos y Servicios es
 Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA)
 Aeropuerto Internacional Viru Viru
 Santa Cruz, Bolivia

Tel: +591 3 352 6575 / 385 33307
 E-mail: mlopez@asana.bo
 mariolopezro@hotmail.com
 Web: www.asana.bo

René Rafael Villarroel Rada
 Jefe Regional Navegacion Aerea
 Administración de Aeropuertos y Servicios
 Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA)
 Aeropuerto Jorge Henrich Arauz
 Trinidad Beni, Bolivia

Tel: +591 3 462 0370
 Fax: + 591 3 462 0566
 E-mail: renevilla51@hotmail.com

Ivan Rojas Zeballos
 Supervisor ATS
 Aeropuerto Internacional El Alto
 La Paz, Bolivia

Tel: +591 2 810203
 Fax: +591 2 810203
 E-mail: ivroze@hotmail.com

Miguel A. Castillo
 Jefe ATM/SAR
 Av. Arce Edificio Multicine
 La Paz, Bolivia

Tel: +591 2 11 4465
 Fax: +591 2 11 4465
 E-mail: mcastillo@dgac.gob.bo

BRASIL

Jair Sampaio Asesor Búsqueda y Salvamento (DECEA) Av. General Justo 160, 3° Andar CEP 20021-130 – Río de Janeiro, Brasil	Tel: +55 21 2101 6107 Fax: +55 21 2101 6114 E-mail: asdsar@decea.gov.br
Francisco Ediberto Nascimento Jefe de la Sección de Control de la División de Búsqueda y Salvamento (DECEA) Av. General Justo 160, 3° Andar CEP 20021-130 – Río de Janeiro, Brasil	Tel: +5521 2101 6512 +5521 2101 6114 E-mail: sar2@decea.gov.br Web: www.decea.gov.br
Eraldo da Paixao Asesor de Transito Aereo Autopista Silvio Pettirossi Asuncion, Paraguay	Tel: +59521 992 440 542 E-mail: eraldoman@uol.com.br
Claudio Fidalgo Asesor de Transito Aereo Autopista Silvio Pettirossi Asuncion, Paraguay	Tel: +59521 992 247511 E-mail: claudiocf.decea@gmail.com
CHILE	
José Luis Valenzuela Figueroa Jefe Departamento Planificación y Desarrollo SAR Av. Pedro Aguirre Cerdá, Los Cerrillos Santiago, Chile	Tel: +562 5305824 Fax: +562 5305972 E-mail: jvalenzuela@fach.cl
Pedro Larrañaga Cailly Coordinador SAR Dirección General de Aeronáutica Civil San Pablo 8381, Pudahuel Santiago, Chile	Tel: +562 290 4657 Fax: +562 644 1446 E-mail: plarranaga@dgac.cl
COLOMBIA	
José Agustín Torres López CMS SAR Aeronáutica Civil Colombia Aeropuerto El Dorado Bogotá, Colombia	Tel: +57 2962700 Fax: +57 2962825 E-mail: jose.torres@aerocivil.gov.co
Capitán Julián Núñez Patiño Piloto Black Hawk Fuerza Aérea Colombiana	Tel: +57 6698214 Fax: +57 6698214 E-mail: juliannp73@gmail.com

ECUADOR

Marcelo Lema Cáceres
Jefe RCC Quito
Av. 10 de Agosto y Buenos Aires

Tel: +593 2328 2693
Fax: +593 2328 0825
E-mail: marcelo_leva@dgac.gob.ec
atcml@yahoo.com

Vinicio Flores
Analista SAR/ATC
Dirección General de Aviación Civil
Av. 10 de Agosto y Buenos Aires

Tel: +593 2328 2693/+59398477570
Fax: +593 2328 0825
E-mail: iniciofloresuc@hotmail.com
uio.rcc@dgac.gob.ec

PARAGUAY

Nelson García Duarte
Gerente de Coordinación de
Socorro Aeronáutico (CCSA)
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)
Casilla de Correos 1752
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mariscal López
y 22 de Septiembre, 6° Piso Oficina 614
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 210 628
Fax: +595 21 211 978
E-mail: sar@dinac.gov.py
Web: www.dinac.gov.py

Estela Martínez
Jefa Dpto. RCC
Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi
Asunción, Paraguay

Tel: +59521 645793
Fax: +59521 645793
E-mail: estelmarb@hotmail.com

Federico Rolandi
Jefe de Sección SPOC
Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi
Asunción, Paraguay

Tel: +59521 645793
Fax: +59521 645793
E-mail: rolandifederico@gmail.com

Milciades Fleitas
Jefe de Dpto. OPS-AISP
Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi
Asunción, Paraguay

Tel: +59521 646114

Julio Olmedo Alonso
Gerente de Operaciones
Aeropuerto Internacional Guarani
Minga Guazu, Alto Paraná

Tel: +595644 20801

Héctor Amarilla Galeano
Oficial Segundo O.S.
Dr. Paiva c/ Mariano Roque Alonso
Sajonia, Paraguay

Tel: +595982 790670

Juan Carlos Cano Zárate Jefe de Servicio de la Agrupación de Bomberos de la Policía Nacional Dr. Paiva c/ Mariano Roque Alonso Sajonia, Paraguay	Tel: +595983 477294 Fax: +59521 420042 E-mail: jc_canoz@hotmail.com
Crescencio Centeno RCC-SAR Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi Asunción, Paraguay	Tel: +59521 649850 Fax: +59521 645600 E-mail: toticenteno@gmail.com
Ricardo Ortiz Jefe Dpto. SEI-AIG Aeropuerto Internacional Guarani Minga Guazu, Alto Paraná	Tel: +595644 20801 Fax: +595644 20801 E-mail: ricardo_ortiz171@hotmail.com
José Hugo Vera Cardozo Jefe de Dpto. OPS-AIG Aeropuerto Internacional Guarani Minga Guazu, Alto Paraná	Tel: +595644 20801 Fax: +595644 20801 E-mail: cardo0503@hotmail.com
Gustavo Román Meza Comandante de Aviación Naval de la Armada Paraguaya Mayor Martínez Caminos Sajonia, Paraguay	Tel: +595983 551 334
Claro Domínguez González Supervisor SEI-AIG Aeropuerto Internacional Guarani Minga Guazu, Alto Paraná	Tel: +595644 20801 E-mail: pcdgustavo@hotmail.com
Maria Regina Valiente Directora del Instituto Nacional de Aeronautica Civil Ruta Gral. Aquino, Luque	Tel: +59521 645333
Luciana Cairet Jefa de Relaciones Internacionales Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi Asunción, Paraguay	Tel: +59521 228447 Fax: +59521 228447 E-mail: luchikairet@yahoo.es relaciones_internacionales@dinac.gov.py
Jorge Diosnel Romero Jefe de Dpto. OPS-AISP Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi Asunción, Paraguay	Tel: +59521 645600
Blas Acosta Oficial Coordinador SAR Fuerza Aérea Paraguaya Ruta Gral. Aquino Luque, Paraguay	Tel: +595981 925 935 E-mail: blachoacosta_10@hotmail.com

URUGUAY

Carlos Amado
Director de Circulación Aérea de la DINACIA
Avenida de las Industrias
Wilson Ferreyra Aldunate 5519
Canelones, Uruguay

Tel: +5982 6040 408 int: 5102
E-mail: cdamado@adinet.com.uy
dca@dinacia.gub.uy

VENEZUELA

Caleb Castro Cruz
Inspector SAR
Torre Britanica Altamira
Caracas, Venezuela

Tel: +5821 6916 9766
E-mail: c.castro@inac.gob.ve
caleb_cruz@hotmail.com

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA

Manoel Araujo da Silva Junior
Coronel Aviador – FABRA
Asesor Junta Interamericana de Defensa – JID
2600 16th Street NW
Washington, DC 20441
USA

Tel.: +55202 9397562/12026798574
E-mail: manoel.silvajr@jid.org
masjunior@msn.com

SICOFAA

Gustavo Schreiber
Tcnel. DEM
Fuerza Aérea Paraguaya
Ruta Gral. Aquino
Luque, Paraguay

Tel: +59521 671 315
Fax: +59521 671 435
E-mail: guschreiber@hotmail.com

OACI/ICAO

Roberto Arca Jaurena
Especialista Regional ATM/SAR/AIM
Oficina Regional Sudamericana
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro
Lima 27 – Perú

Tel: +511 611 8686 Anexo 106
Fax: +511 611 8689
E-mail: rlarca@lima.icao.int
Web: <http://www.lima.icao.int/>

**Cuestión 1 del
Orden del Día:****Organización de los servicios SAR en la Región SAM**Aplicación del Acuerdo Multilateral SAR

1.1 Al tratar este asunto, la Reunión tomó nota que Paraguay en referencia a la aplicabilidad del Acuerdo Multilateral de 1973 para casos de colaboración internacional SAR por desastres naturales había sido beneficiado en varias oportunidades con ayuda solidaria internacional en casos de desastres naturales que habían afectado a su país.

1.2 La Reunión recordó que si bien en estos casos la aplicación del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento suscrito en el marco del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA), ha demostrado su utilidad facilitando la entrada y permanencia de equipos SAR internacionales para atender este tipo de desastres este Acuerdo no había sido ratificado por todos los Estados firmantes del mismo.

1.3 Brasil informó que la Fuerza Aérea Brasileña es de parecer favorable al Acuerdo Multilateral SAR- SICOFAA, con reservas a los ítems 3.1.7 e 4.1.3, con redacción propuesta por Brasil y aceptada por la OACI, según se indica abajo. Entretanto, la validez y ejecución del acto internacional para ordenamiento interno brasileño sigue aguardando su promulgación, por decreto a ser firmado por la Presidenta de la República Federativa de Brasil y refrendada por el Ministro de las Relaciones Exteriores.

Propuesta de Brasil:

1.4 Ítem 3.1.7 – (redacción original) Cuando la operación de Búsqueda y Salvamento no es una empresa combinada, el Estado en el cual la aeronave accidentada o perdida está matriculada podrá, si lo estima necesario, designar un observador ante el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable o ante el Subcentro (RSC) subordinado a este RCC, situado en otro Estado, al cual le haya sido delegada la autoridad para conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento.

1.5 – (propuesta brasileña al Ítem 3.1.7) Cuando la Operación de Búsqueda y Salvamento no es una empresa combinada, el Estado en el cual la aeronave accidentada o perdida está matriculada podrá solicitar que se acepte un observador ante el Centro coordinador de Salvamento (RCC) responsable o ante el Subcentro (RSC) subordinado a este RCC, situado en otro Estado, al cual le haya sido delegada la autoridad para conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento.

1.6 Ítem 4.1.3 – (redacción original) Cuando las Brigadas de Salvamento de un Estado, en misión SAR en otro Estado, necesitan ingresar y/o aterrizar en el territorio de un tercer Estado, Parte de este Acuerdo, geográficamente situado a lo largo del patrón natural de vuelo, los planes de vuelo indicarán que el vuelo es una misión SAR y las autorizaciones serán concedidas sin demora, por el tercer Estado.

1.7 – (propuesta brasileña al Ítem 4.1.3) Cuando las Brigadas de Salvamento de un Estado, en misión SAR en otro Estado, necesitan ingresar y/o aterrizar en el territorio de un tercer Estado, Parte de este Acuerdo, geográficamente situado a lo largo del patrón natural de vuelo, los planes de vuelo indicarán que el vuelo es una misión SAR y las autorizaciones serán concedidas sin demora, por el tercer Estado, quedando facultado a este tercer Estado el establecimiento de condiciones especiales para la realización del sobrevuelo y/o del aterrizaje en su territorio.

1.8 Brasil informó que se espera que el Acuerdo Multilateral SAR – SICOFAA integre las publicaciones aeronáuticas brasileñas luego del decreto firmado por la Presidenta da la República y refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

1.9 Bolivia informó que, luego de realizar la firma del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento en la Ciudad de Lima del 10 de abril de 1973, por el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Bolivia de ese entonces, a la fecha no se tiene concretado el acuerdo con relación al SAR.

1.10 Asimismo, Bolivia informó que a través de la DGAC y en coordinación con AASANA han determinado realizar el seguimiento completo ante la cancillería del Estado Plurinacional de Bolivia, con el fin de consolidar lo especificado en el SICOFAA con relación a la Búsqueda y Salvamento dentro la SRR La Paz.

1.11 Luego de un fructífero debate, la Reunión reconoció que el Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento suscrito en el marco del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA) era muy útil pero era necesario establecer una fecha límite para la ratificación del Acuerdo por parte de los Estados participantes del mismo para maximizar su potencialidad.

1.12 En relación a lo anterior, la reunión observo que en caso de que un Estado no ratificara el Acuerdo era necesario que el mismo realizara Cartas de Acuerdo Operacionales con los Estados vecinos para asegurar los mecanismos de cooperación SAR y teniendo en cuenta la importancia de este asunto entendió conveniente aprobar la siguiente conclusión;

Conclusión SAR/8-01 Ratificación de Acuerdo Multilateral SAR

Que, los Estados de la Región SAM que aún no hayan ratificado el Acuerdo Multilateral SAR realicen sus máximos esfuerzos para su ratificación antes del 1 de abril del 2012.

Rol del SAR en los desastres naturales

1.13 Al analizar este tema, la Reunión recordó que el Adjunto C del Anexo 11 al Convenio de la OACI contiene material sobre las medidas preparatorias relativas a la planificación de contingencias. Entre estas medidas, se recomienda realizar un examen de las probabilidades y posibles consecuencias de desastres naturales, así como incluir la preparación inicial de planes especiales de contingencia respecto a desastres naturales, entre otros eventos, a los efectos de asegurar la continuidad de la seguridad operacional de la navegación aérea ante la posibilidad de que se afecte la disponibilidad de espacios aéreos para operaciones de aeronaves civiles o el suministro de servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo.

1.14 Asimismo, en el Anexo 12 al Convenio de la OACI en su Capítulo 3 sobre Cooperación, se recomienda que los Estados contratantes coordinen sus acciones de búsqueda y salvamento con sus Estados vecinos y otras organizaciones marítimas y aeronáuticas competentes, de acuerdo a las condiciones que prescriban las autoridades, para permitir la entrada inmediata en su territorio de unidades de salvamento, siempre que fuera necesario.

1.15 Paralelamente, la reunión fue informada que , el Doc. 9854 - *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial*, establece en sus principios rectores que, a efectos de mantener la continuidad, la aplicación del concepto requiere medidas de contingencia para proporcionar la máxima continuidad de servicio frente a interrupciones importantes, desastres naturales, perturbaciones civiles, amenazas a la seguridad u otras circunstancias inusuales.

1.16 También la Circular 330–AN/189 - *Cooperación civil/militar en la gestión de tránsito aéreo*, dispone que durante situaciones de crisis con poca o ningún aviso previo, tales como sismos, huracanes, conflictos, habrá necesidad de aumentar la coordinación entre autoridades civiles y militares con el fin de permitir continuar gestionando el tráfico civil en la forma más apropiada posible mientras que se facilita la operación de las aeronaves militares. La coordinación civil/militar podrá ser mejorada si se incluyen los requisitos en los planes de contingencia que respondan a este tipo de situaciones de crisis.

1.17 La Reunión recordó que el modelo de planes de contingencia ATS, aprobado por la Conclusión GREPECAS 13/68, contiene muchos de los elementos que pueden ser aplicados para una coordinación inicial de los desastres naturales y, en base en la Conclusión GREPECAS 14/50, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI mantienen un catálogo con los planes de contingencia ATS de todas las FIR en las Regiones CAR/SAM.

1.18 Paralelamente se reconoció que dentro del sector aéreo durante un evento catastrófico múltiples áreas de especialización como AIM/AGA/ATM/CNS/MET/SAR deben funcionar armónica y coordinadamente entre sí y con otras áreas de un Estado, lo que supera el ámbito ATS para el cual fueron en primera instancia concebidos estos planes. Incluso, a nivel nacional pueden existir muchas coordinaciones inter-estatales y con Estados vecinos u organismos de ayuda internacional.

1.19 En relación a todo lo anterior, la Reunión fue informada de que la Duodécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana llevada a cabo en Lima, Perú entre el 3 al 6 de octubre de 2011 consideró pertinente, aprobar el desarrollo de un Plan de Contingencia Regional para enfrentar los desastres naturales y/o eventos catastróficos con el objetivo de minimizar el impacto sobre la aviación civil y re-establecer el funcionamiento de los servicios de navegación aérea y aeropuertos lo más pronto posible.

1.20 El delegado del SICOFAA informó que estaba disponible en la WEB un Manual desarrollado por la Organización para enfrentar los eventos catastróficos y desastres naturales. La Reunión tomó nota de tan importante material y entendió conveniente que en el Desarrollo del Plan de Contingencia Regional para enfrentar los desastres naturales y/o eventos catastróficos se estudiara el Manual a los efectos de evaluar su posible aplicación parcial o total.

Revisión/actualización de Cartas de acuerdo SAR

1.21 La Secretaría en este tema recordó que el Anexo 12, en su Capítulo 3 – Cooperación, establece que los Estados contratantes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos, con sujeción a las condiciones que prescriban sus propias autoridades.

1.22 La Reunión resaltó la importancia de permitir la entrada inmediata en su territorio de brigadas de salvamento de otros Estados para la búsqueda en el lugar donde se hubiere producido un accidente de aviación y para el salvamento de los supervivientes de dicho accidente si se entiende conveniente.

1.23 Para ello, la Reunión reconoció que 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.

1.24 Para que esto pueda ser factible, todo Estado debería autorizar a sus RCC para que soliciten a otros RCC la ayuda necesaria, incluso aeronaves, barcos, personal o equipo. Simultáneamente, estos

RCC deberían estar autorizados para que concedan todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, barcos, personal o equipo en su territorio, como también que convengan las medidas necesarias con las respectivas autoridades aduaneras, de inmigración y de otra clase con objeto de facilitar dicha entrada.

1.25 Sobre este punto, la Dirección General de Aviación Civil de Ecuador, informó que se encuentra desarrollando el “Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento SAR Ecuador” con un Plan Nacional SAR aprobado, el cual considera la realidad nacional; las Normas y Métodos recomendados en Anexo 12 “Búsqueda y Salvamento” al Convenio y el “Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento “Manual IAMSAR”; así como el Convenio Internacional Marítimo y otros Convenios Regionales de los cuales el Ecuador es signatario.

1.26 El delegado de Ecuador informó que en su compromiso de implementar y controlar las operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves declaradas en emergencia, o accidentadas dentro del territorio nacional, incluyendo sus aguas jurisdiccionales; ha suscrito Cartas de Acuerdo Operacional SAR con diferentes Organismos como: La Fuerza Aérea Ecuatoriana, en representación del Ministerio de Defensa Nacional, La Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos y La Policía Nacional.

1.27 En relación a lo anterior, Ecuador propuso a Colombia establecer una Carta de Acuerdo Operacional de Búsqueda y Salvamento entre ambos Estados la que fue analizada y firmada durante la presente Reunión.

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

1.29 Para ello, 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.

1.30 Además, todo Estado debería autorizar a sus RCC a prestar ayuda, cuando se les solicite, a otros RCC, incluso ayuda en forma de aeronaves, barcos, personal o equipos.

1.31 Según lo manifestado anteriormente, se hace imprescindible que los Estados de la región SAM continúen con los esfuerzos para establecer cartas de acuerdo operativas que permitan el mejor nivel de respuesta SAR en sus respectivas áreas de responsabilidad mediante la utilización racional de sus respectivos recursos y personal SAR y que simultáneamente estos acuerdos sean contribuyentes al Plan de Coordinación Regional SAR SAM.

1.32 Si bien muchos de los Estados están dentro del acuerdo Multilateral SAR del SICOFAA es conveniente la firma de las cartas de acuerdo ente Estados adyacentes acordando los procedimientos a seguir en este sentido.

1.33 La Reunión también fue informada que la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) ha firmado en atención a las recomendaciones 6/8 6/12 c) de la Reunión RAN/CAR/SAM/3, y otras relacionadas con las Reuniones de Implantación Regional SAR, cartas de acuerdos internacionales con dos países vecinos.

1.34 Paraguay informó que ha firmado Cartas internacionales Paso 1 con los RCC's Curitiba y La Paz e invitó a los países que tengan RCC's adyacentes, y que consideren necesarios acuerdos complementarios al Multilateral, a presentar propuestas con la seguridad que la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil estará abierta y predispuesta a atender las mismas.

1.35 La Reunión también fue informada de que Brasil ha establecido y firmado Cartas de Acuerdo Operacional Nivel 1 con los siguientes países:

- Argentina (RCC Curitiba /RCC Resistencia);
- Bolivia (RCC Amazónico /RCC La Paz, RCC Brasilia / RCC La Paz y RCC Curitiba / RCC La Paz);
- Guayana (RCC Amazónico / RCC Georgetown);
- Guayana Francesa (RCC Amazónico / RCC Cayena);
- Paraguay (RCC Curitiba / RCC Asunción);
- Perú (RCC Amazónico / RCC Lima); y
- Venezuela (RCC Amazónico / RCC Maiquetía);

1.36 Brasil ha establecido y firmado Cartas de Acuerdo Operacional Nivel 2 con los siguientes países:

- Argentina (RCC Curitiba /RCC Resistencia);
- Bolivia (RCC Amazónico / RCC La Paz, RCC Brasilia / RCC La Paz)

1.37 También el Estado Plurinacional de Bolivia informó que ha firmado acuerdos operativos en el ámbito SAR con otros Estados de la Región SAM, a fin de establecer procedimientos de comunicación y marcos de cooperación para llevar a cabo las actividades de instrucción/entrenamiento/familiarización del personal SAR.

1.38 Bolivia ha firmado Cartas de Acuerdos Operativos, a fin de delinear objetivos, procedimientos y responsabilidades.

1.39 En la actualidad, Bolivia tiene firmadas cartas de Acuerdo a nivel internacional con procedimientos de comunicación (Paso 1):

- Argentina
- Brasil
- Chile
- Paraguay
- Perú

1.40 Asimismo, Bolivia tiene firmadas cartas de cooperación concernientes a instrucción, entrenamiento y familiarización del personal SAR con:

- Argentina
- Brasil

1.41 Se solicitó a Bolivia la confirmación de la ratificación o no del Acuerdo Multilateral SAR.

Nueva metodología del GREPECAS para el tratamiento de las Deficiencias en la esfera SAR

1.42 La Reunión fue informada que el GREPECAS/16 acordó la aplicación de una metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias de la navegación aérea, la cual parte de la base de considerar a las deficiencias como peligros a la seguridad operacional y la aplicación de un proceso de análisis del peligro y riesgos (HIRA).

1.43 Asimismo, la Secretaría resaltó la importancia del cumplimiento de esta nueva metodología en virtud de que, el GREPECAS/16 consideró que la falta de respuesta por parte del Estado ante una deficiencia identificada y enviada por la respectiva Oficina Regional es una evidencia de implantación ineficaz que podría aumentar el nivel de riesgo en un Estado/Territorio y provocar la necesidad de una auditoría de la OACI bajo el nuevo Esquema de Monitoreo Continuo (CMA) del USOAP de OACI.

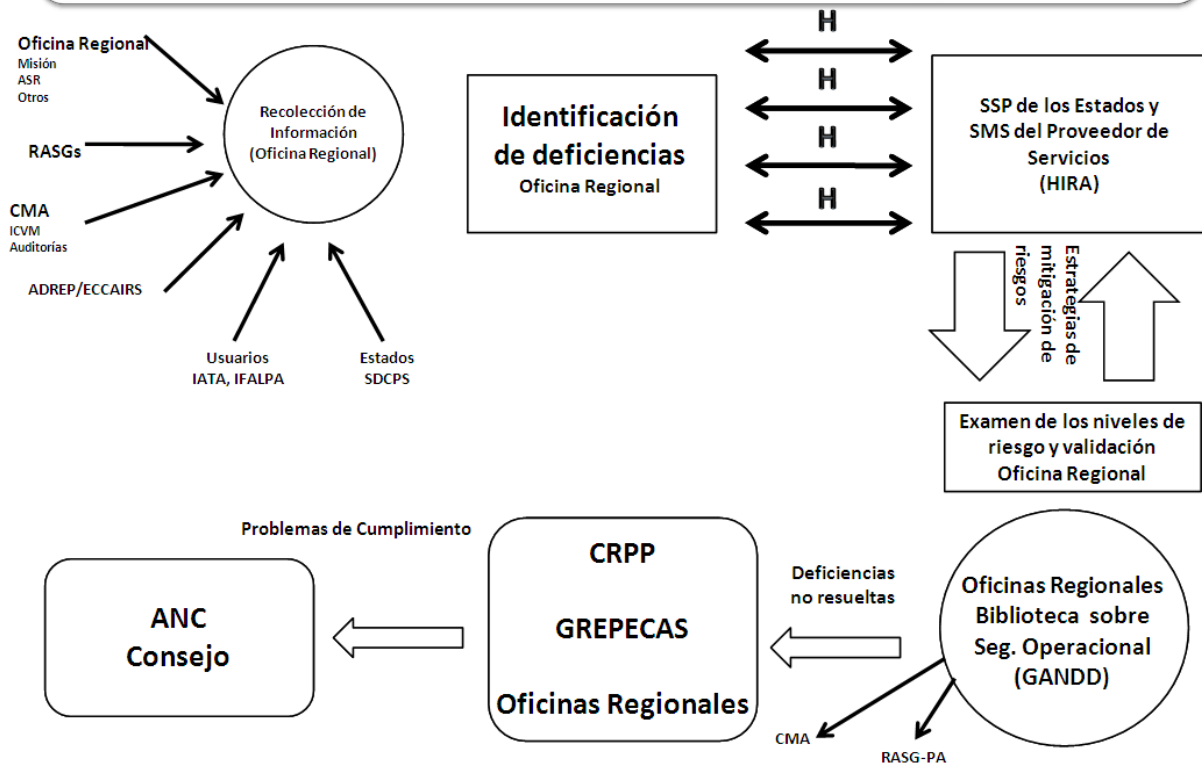
1.44 La Secretaría resaltó que en el ámbito de cumplimiento de los SARPs existen deficiencias que han estado presentes por más de 10 años en la región y en ese sentido es necesario tomar acciones conducentes a la erradicación de las mismas en el corto plazo ya que debido a que muchas deficiencias de prioridad “U” no han sido solucionadas, algunos explotadores de aeronaves están aplicando técnicas de gestión de riesgos para continuar realizando con seguridad sus operaciones.

1.45 La Reunión fue informada sobre la nueva metodología propuesta por el GREPECAS para el análisis de las deficiencias que figura en el **Apéndice A** de esta parte del Informe y de la necesidad de presentar sus planes de acción para la eliminación de las deficiencias completando el formulario contenido en el **Apéndice B** de esta parte del informe.

APENDICE A

METODOLOGÍA REVISADA PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS (PELIGROS) EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

Concepto de una Metodología revisada para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias de la Navegación Aérea



1. La Oficina Regional concierne al identificar o recibir un reporte de deficiencia por parte de las fuentes aprobadas por el Consejo (Estado/Territorio, IATA, IFALPA), evalúa la notificación y verifica si es o no válida.
2. La notificación de la deficiencia debidamente validada por la correspondiente Oficina Regional se remite al Estado involucrado a través del Punto Focal designado, utilizando el Formulario sobre Informe de Deficiencia y Evaluación de Riesgo que figura como **Adjunto 1** de este procedimiento.

Nota: En caso de existir una diferencia de criterio con respecto a la necesidad de realizar el siguiente paso del proceso que consiste en el análisis de riesgos, el Estado podrá coordinar con su Oficina Regional las acciones correspondientes para el tratamiento de la deficiencia.

3. El Estado ingresa la notificación de la deficiencia dentro de su sistema de seguridad operacional a fin de realizar la correspondiente investigación.

4. El sistema de seguridad operacional del Estado utilizando sus procedimientos internos, evalúa el riesgo que genera la deficiencia y los factores y peligros subyacentes expresado en términos de probabilidad y severidad:
 - a) Determina el índice de tolerabilidad del riesgo.
 - b) Identifica las defensas que faltan o son inadecuadas.
 - c) Implementa las medidas mitigatorias controlando aquellos índices o valores de riesgos definidos como no tolerables, reduciendo el nivel de riesgo operacional a un nivel aceptable.
 - d) Difunde la información de acuerdo a sus procedimientos.
5. El Estado tendrá tres meses para retornar a la Oficina Regional correspondiente el formulario Informe de recomendaciones para mitigar el riesgo que figura como **Adjunto 2** de este procedimiento, debidamente completado y firmado e incluirá en el GANDD un resumen del plan de acción elaborado.

Nota 5.1: En caso de existir una diferencia de criterio en la evaluación del riesgo sobre la deficiencia reportada, la Oficina Regional correspondiente podría sugerirle al Estado que haga una revisión del análisis realizado.

Nota 5.2: El Estado/Territorio podría solicitar a su Oficina Regional una única extensión de plazo de respuesta con las debidas justificaciones.

6. Si en un plazo de tres meses o el acordado con la Oficina Regional, no se recibiera información por parte del Estado sobre la deficiencia reportada, se considerará como una evidencia objetiva de falta de efectividad del SSP y/o SMS, el cual es requerido por los SARPs de la OACI. Esta información será notificada al USOAP/CMA, lo cual podría incrementar el nivel de riesgo de este Estado y activar alguna de las herramientas de intervención del USOAP/CMA.
7. La Oficina Regional notificará a GREPECAS el resultado del análisis realizado por el Estado.
8. Basado en el resultado del análisis de la deficiencia la información podrá ser enviada a la Comisión de Navegación Aérea de la OACI por parte de GREPECAS, la Oficina Regional o el CRPP.
9. Un informe estadístico de las deficiencias de los Estados CAR y SAM se suministrará al RASG-PA para que forme parte del informe anual de seguridad operacional de este mecanismo.

Deficiencia: Una deficiencia es una situación en que una instalación, servicio o procedimiento no se ajusta a un **plan regional de navegación aérea aprobado por el Consejo, o con las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, y que repercute negativamente en la seguridad, regularidad o eficiencia de la aviación civil internacional.*

**Peligro: Un peligro es una condición o un objeto que podría provocar lesiones al personal, daños al equipo o estructuras, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.*

Nota: en este contexto las deficiencias son consideradas como peligros.

ADJUNTO 1 AL APÉNDICE A

INFORME DE DEFICIENCIA (PELIGRO) Y EVALUACIÓN DE RIESGO	
1. Descripción de la Deficiencia identificada:	
2. Estado/Territorio/Organización:	
3. Informe N°:	
4. Fecha de identificación:	
5. Deficiencia reportada por:	
6. Área de Navegación Aérea Instalación/Servicio involucrada:	
7. Requisito Específico:	
8. Consecuencias potenciales causadas por la deficiencia:	
9. Mitigación actualmente implantada (si se conoce):	
10. Observaciones:	
11. Informe recopilado por (Oficial de la OACI):	

INFORME DE DEFICIENCIA (PELIGRO) Y EVALUACIÓN DE RIESGO (CONT.)						
		GRAVEDAD DEL RIESGO				
		Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
PROBABILIDAD DEL RIESGO	Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
	Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
	Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
	Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
	Extremadamente Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A		Región No tolerable (equivale a Deficiencia Prioridad U) Inaceptable bajo las circunstancias existentes				
5D, 4C, 4D, 3B, 3C, 2A, 2B, 5E, 2C, 4E, 3D		Región Tolerable (equivale a Deficiencia Prioridad A) Aceptable en base a mitigación del riesgo. Puede requerir una decisión de la dirección				
1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 2E, 3E, 2D		Región Aceptable (equivale a Deficiencia Prioridad B) Aceptable				
Probabilidad		Se define como la probabilidad de que pueda ocurrir un suceso o condición insegura				
Frecuente:		• Probable que ocurra muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)				
Ocasional:		• Probable que ocurra algunas veces (ha ocurrido infrecuentemente)				
Remoto:		• Improbable, pero es posible que ocurra (ocurre raramente)				
Improbable:		• Muy improbable que ocurra (no se conoce que haya ocurrido)				
Extremadamente improbable		• Casi inconcebible que el evento ocurra.				
Gravedad:		Se define como la posible consecuencia de un suceso o condición insegura, tomando como referencia la peor situación previsible				
Catastrófico		<ul style="list-style-type: none"> • Destrucción de equipo • Muertes múltiples 				
Peligroso		<ul style="list-style-type: none"> • Reducción importante de los márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo tal que los operarios no pueden desempeñar sus tareas en forma precisa y completa • Lesiones graves • Daños mayores al equipo 				
Mayor:		<ul style="list-style-type: none"> • Reducción significativa de los márgenes de seguridad, reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operacionales adversas como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia • Incidente grave • Lesiones a las personas 				
Menor:		<ul style="list-style-type: none"> • Interferencia • Limitaciones operacionales • Uso de procedimientos de emergencia • Incidentes menores 				
Insignificante:		• Consecuencias leves				

**EXPLICACIÓN DEL FORMULARIO
“INFORME DE DEFICIENCIA (PELIGRO) Y EVALUACIÓN DE RIESGO”**

1. **Descripción de la Deficiencia identificada:** Especifica la deficiencia identificada y validada por la Oficina Regional correspondiente.
2. **Estado/Territorio/ Organización:** Identifica el nombre del Estado/Territorio/Organización involucrado.
3. **Informe N°:** Código único que identifica la deficiencia por Estado.
4. **Fecha de identificación:** Indica fecha de la notificación de la deficiencia identificada de la ocurrencia del suceso de ser el caso.
5. **Deficiencia reportada por:** Indica la fuente que identificó y reportó la deficiencia.
6. **Área de Navegación Aérea Instalación/Servicio involucrada:** Especifica el área de navegación aérea directamente involucrada en la deficiencia identificada. Puede indicarse más de un área.
7. **Requisito Específico:** Norma/Método Recomendado del Anexo de la OACI o la referencia al requisito del Plan de Navegación Aérea asociado a la deficiencia. Si se conoce, se incluye el error o falla específica que afectó la operación.
8. **Consecuencias potenciales de la deficiencia causada por la deficiencia:** Evaluación inicial de la consecuencia de la deficiencia identificada, ya sea por la fuente que notifica la deficiencia o por la Oficina Regional que envía la notificación.
9. **Mitigación actualmente implantada (si se conoce):** Si se conociera se incluye la o las defensas actualmente implementadas.
10. **Observaciones:** Se pueden incluir observaciones o comentarios sobre la deficiencia identificada.
11. **Informe recopilado por (Oficial de la OACI):** Se indica la Oficina Regional y Oficial de la OACI que envía la notificación.

ADJUNTO 2 AL APÉNDICE A

INFORME DE RECOMENDACIONES PARA MITIGAR EL RIESGO				
1. Descripción de la Deficiencia identificada:				
2. Estado/Territorio/Organización:				
3. Informe N°:				
4. Fecha de identificación:				
5. Nivel de riesgo antes de tomar medidas mitigatorias:				
6. Solución # 1				
7. Descripción de la solución:				
8. Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución:	9. Evaluación del riesgo revisada si <u>solamente</u> esta solución debe ser implantada:	10. Probabilidad:		
\$ _____		11. Gravedad:		
		12. Nivel de riesgo:		
13. Problemas potenciales de implantación:				
14. Solución # 2				
15. Descripción de la Solución:				
16. Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución	17. Evaluación del riesgo revisada si <u>solamente</u> esta solución debe ser implantada:	18. Probabilidad:		
\$ _____		19. Gravedad:		
		20. Nivel de riesgo		
21. Problemas potenciales de implantación:				

INFORME DE RECOMENDACIONES PARA MITIGAR EL RIESGO						
22. Solución # 3						
23. Descripción de la solución:						
24. Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución \$ _____		25. Evaluación del riesgo revisada si solamente esta solución debe ser implantada:	26. Probabilidad:			
			27. Gravedad:			
			28. Nivel de riesgo:			
29. Problemas potenciales de implantación:						
30. Solución(es) recomendada(s):						
31. Costo y tiempo de implantación Estimado de Solución(es) recomendadas:		\$				
32. Evaluación de riesgo revisada si se implantó como fuera recomendado:						
		GRAVEDAD DEL RIESGO				
		Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
PROBABILIDAD DEL RIESGO	Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
	Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
	Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
	Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
	Extremadamente Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E
33. Informe reportado por (Estado/Territorio/Organización):						

EXPLICACIÓN DEL FORMULARIO “INFORME DE RECOMENDACIONES PARA MITIGAR EL RIESGO”

El Estado concerniente deberá completar el formulario de acuerdo a las siguientes explicaciones:

1. **Descripción de la deficiencia identificada:** Llene con el mismo texto especificado en la notificación de deficiencia validada por la Oficina Regional correspondiente.
2. **Estado/Territorio/Organización:** Llene con el nombre del Estado/Territorio/Organización.
3. **Informe N°:** Llene con el mismo código de la deficiencia identificada para cada Estado.
4. **Fecha de identificación:** Llene con la fecha de completado de este formulario.
5. **Nivel de riesgo antes de tomar medidas mitigatorias:** Llene con el nivel de riesgo calculado con las medidas mitigatorias actuales.
6. **Solución # 1:** Identifica el número de solución.
7. **Descripción de la solución:** Llene con una descripción breve sobre la primera solución a implantar.
8. **Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución:** Llene con el costo estimado para implantar la primera solución.
9. **Evaluación del riesgo revisada si solamente esta solución debe ser implantada:** Asociada a las casillas 10, 11 y 12.
10. **Probabilidad:** Llene con el índice de probabilidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
11. **Gravedad:** Llene con el índice de severidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
12. **Nivel de riesgo:** Llene con el índice de tolerabilidad resultante con la implantación de la presente medida de mitigación en código y texto claro.
13. **Problemas potenciales de implantación:** Llene con una descripción breve de los problemas potenciales de implantación, que pudieran impedir la aplicación de la solución identificada.
14. **Solución # 2:** Identifica el número de solución o escenario.
15. **Descripción de la Solución:** Llene con una descripción breve sobre la segunda solución a implantar.
16. **Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución:** Llene con el costo estimado para implantar la segunda solución.
17. **Evaluación del riesgo revisada si solamente esta solución debe ser implantada:** Asociada a las casillas 18, 19 y 20.

18. **Probabilidad:** Llene con el índice de probabilidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
19. **Gravedad:** Llene con el índice de severidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
20. **Nivel de riesgo:** Llene con el índice de tolerabilidad resultante con la implantación de la presente medida de mitigación en código y texto claro.
21. **Problemas potenciales de implantación:** Llene con una descripción breve de los problemas potenciales de implantación que pudieran impedir la aplicación de la solución identificada.
22. **Solución # 3:** Identifica el número de solución o escenario.
23. **Descripción de la Solución:** Llene con una descripción breve sobre la tercera solución a implantar.
24. **Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución:** Llene con el costo estimado para implantar la tercera solución.
25. **Evaluación del riesgo revisada si solamente esta solución debe ser implantada:** Asociada a las casillas 26, 27 y 28.
26. **Probabilidad:** Llene con el índice de probabilidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
27. **Gravedad:** Llene con el índice de severidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
28. **Nivel de riesgo:** Llene con el índice de tolerabilidad resultante con la implantación de la presente medida de mitigación en código y texto claro.
29. **Problemas potenciales de implantación:** Llene con una descripción breve de los problemas potenciales de implantación que pudieran impedir la aplicación de la solución identificada.
30. **Solución(es) recomendada(s):** Llene con la o las soluciones que se implantarán para reducir el índice de tolerabilidad a un nivel aceptable.
31. **Costo y tiempo de implantación estimado de solución(es) recomendados:** Llene con el costo estimado en relación a las soluciones que serán implantadas.
32. **Evaluación de riesgo revisada si se implantó como fuera recomendado:** Llene con la evaluación del riesgo una vez implementada la o las soluciones descritas anteriormente.
33. **Informe reportado por (Estado/Territorio/Organización):** Llene con el nombre de la autoridad aeronáutica o persona/área que genera el informe.

Cuestión 2
del Orden del día: Gestión de riesgos

2.1 Al analizar este asunto la Reunión recordó que en la Reunión SAR/7 la Secretaría, había presentado a la reunión información sobre la gestión de riesgo en la práctica en consideración de su inclusión en el Manual IAMSAR, Volumen I, por lo que la reunión procedió a su análisis con el propósito de establecer las acciones estimadas oportunas de adopción para la aplicación en todas las organizaciones SAR de los Estados SAM.

2.2 La reunión concordó que el riesgo de lesiones o daños es una condición permanente y debe estar limitado a un nivel aceptable y que los peligros para la seguridad operacional que crean riesgo pueden llegar a ser evidentes después de un accidente, o bien, pueden ser identificados antes de que suceda. Una vez identificado un peligro para la seguridad operacional se pueden evaluar los riesgos relacionados con el mismo.

2.3 En relación a lo anterior, la Secretaría resaltó que, en la comprensión clara de la naturaleza de los riesgos, se puede determinar la aceptabilidad de los mismos; respecto a los que no son aceptables, y la opción posible es la adopción de medidas para reducirlos a un nivel aceptable.

2.4 Consecuentemente se debe tener claro que, la gestión de la seguridad operacional está centrada en ese enfoque sistemático de la identificación de peligros y la gestión de riesgos, a fin de reducir al mínimo la pérdida/lesiones de vidas humanas, los daños de los bienes y las pérdidas financieras y para el medio ambiente y la sociedad.

2.5 La Reunión recordó que en la última enmienda del Manual IAMSAR en la sección 6.3 se encuentra desarrollada la gestión de riesgos en la práctica con un enfoque sistémico del sistema y de las operaciones SAR bajo la premisa que los procesos de la seguridad operacional en cuanto a la identificación de peligros y de la gestión del riesgo contribuirán a la mejor respuesta SAR y del rendimiento de sistema SAR sin tener en cuenta su estructura organizativa.

2.6 La Reunión reconoció que la gestión del riesgo es una herramienta sumamente útil para determinar futuras prioridades de trabajo y mejorar la capacidad de cumplir con el objetivo de la organización, y por lo tanto se hacía urgente que los Estados aplicaran la Gestión de Riesgo para evitar accidentes no deseados en su personal SAR.

2.7 Al respecto, Paraguay informó que desde el presente año el Centro de Coordinación de Socorro Aeronáutico ha tomado acciones para llevar a cabo la capacitación en la citada herramienta a nivel nacional de tal manera que el personal SAR sea capacitado al respecto y estar en condiciones de adoptar las acciones necesarias para la implantación de dicha gestión en la documentación SAR y su práctica en las dependencias SAR de todos los organismos componentes del Sistema SAR nacional.

2.8 Asimismo, como medidas iniciales se han realizado talleres sobre Gestión de Riesgos en la capacitación SAR a cargo de instructores nacionales de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), se ha enviado a personal SAR a talleres internacionales sobre SMS y realizado jornadas de capacitación similares con organismos que conforman el sistema SAR aeronáutico.

2.9 Paraguay prevé para el mes de noviembre un taller específico sobre Gestión de Riesgos en actividad SAR para analizar en forma conjunta riesgos y atribución de prioridades a cada uno de los factores que puedan presentarse en la mayor parte de los casos, de manera de consensuar la utilización de la herramienta como diagnóstico para impulsar cambios necesarios en la reducción de probabilidades, riesgos y consecuencias.

2.10 En relación a todo lo anterior, la Reunión consideró conveniente formular la siguiente conclusión:

Conclusión SAR/8-02 Capacitación para la Gestión de Riesgo en la práctica SAR

Que los Estados de la Región SAM impartan la capacitación SMS correspondiente para gestionar el riesgo en la práctica a todo su personal operacional SAR con el fin de reducir al mínimo la pérdida/lesiones en vidas humanas, daños de los bienes, y pérdidas financieras.

2.11 Al respecto de la capacitación y entrenamiento del personal SAR, el delegado de Uruguay señaló las grandes dificultades en materia de capacitación que atraviesa la organización SAR en su país y solicitó a la Reunión ayuda para buscar soluciones posibles que hagan viable el entrenamiento del personal SAR de su Administración.

2.12 La secretaría, promovió la posibilidad de intercambio de capacitación entre las Administraciones de Paraguay y Uruguay y en ese sentido se elaboró un Memorándum de Entendimiento (MoU) entre ambas administraciones con optimización de recursos financieros y humanos.

Cuestión 3**del Orden del Día: Normas nacionales relacionadas con el uso de ELT en 406 MHz en la Región SAM**

3.1 Bajo este asunto de la agenda la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) informó que sigue desarrollando estrategias y acciones respecto a la obligatoriedad del uso de las Balizas ELT en 406 MHz, así como promoviendo el uso de las mismas en los ámbitos fluviales y personales.

3.2 Asimismo, Paraguay está instrumentando acciones para asegurar el equipamiento con dichas balizas de las aeronaves de matrícula extranjera que soliciten permisos de permanencia por más de treinta días.

3.3 La Reunión tomó nota que en Paraguay actualmente, más del 80% del parque aéreo paraguayo activo, ya está equipado y registrado con este dispositivo.

3.4 Por otro lado, Paraguay ha informado que evalúa la inclusión de equipos adicionales a las Balizas de 406 que puedan generar alertas a través de otras constelaciones satelitales diferentes a las del consorcio COSPAS-SARSAT.

3.5 Bolivia ha informado que a la fecha, el 70 % de la flota de aeronaves matriculadas en su estado, disponen de equipos ELT en la frecuencia 406 MHz, el 30 % restante, corresponde a la aviación general.

3.6 Chile informó que se espera tener para el 1 de enero del 2012 el 99% de las aeronaves nacionales equipadas con la ELT 406. Asimismo, la Reunión tomó nota que en el último accidente aéreo de un C212 en el Océano Pacífico la ELT 406 de la aeronave siniestrada no se activó y se están evaluando estudios que indican que puede la salinidad del agua afectar el buen funcionamiento de la ELT.

3.7 Al respecto de los sistemas complementarios del COSPAS-SARSAT Chile indicó que estudia el sistema SPIDER TRACK de bajo costo el cual se abona por hora de vuelo y se sustenta en un sistema de conectividad IRIDIUM.

3.8 Ecuador informó que ha completado el equipamiento de su flota en un 100% en las regiones I y II y se espera llegar al 100% en el primer trimestre del 2012 en la región amazónica.

3.9 Uruguay también informó que ha tenido un suceso de NO activación de la baliza ELT 406 en ocasión de un accidente aéreo debido al impacto con una garza y que en la actualidad solamente un 40 % de la flota de la aviación general está equipada.

3.10 Colombia ha informado que ha llegado al equipamiento de un 80% de su parque de aviación general registrado.

3.11 La Reunión aspira a que en las próximas reuniones SAR representantes del Sistema COSPAS-SARSAT acepten la invitación de asistencia ya que sería interesante que estuvieran presentes a los efectos de aclarar las dudas en cuanto a algunos casos de no activación de las ELT.

3.12 Sobre este asunto la Secretaría informó que seguirá cursando las invitaciones al Sistema COSPAS-SARSAT, como es costumbre, para las Reuniones relacionadas con el SAR.

Cuestión 4
del Orden del día: Ejercicio regional de comunicaciones entre los RCC SAM

Ejercicio de comunicaciones SAR RCC Asunción

4.1 Durante la Reunión se llevó a cabo un Ejercicio Regional de Comunicaciones entre los RCC SAM de acuerdo al Manual IAMSAR, con el principal objetivo de los ejercicios de poner a prueba y mejorar los planes de operaciones, además de obtener experiencia junto con el aprendizaje, elevando la capacidad de enlace y coordinación.

4.2 El ejercicio se programó de acuerdo a lo recomendado por el Manual IAMSAR y consiste en un ejercicio de comunicaciones con el siguiente propósito y objetivos:

- a) Determinar que el intercambio de mensajes relacionados con operaciones SAR a nivel regional sea puntualmente realizado de modo que el RCC en operaciones pueda poner en ejecución las medidas más apropiadas para la localización de una aeronave extraviada y suministrar asistencia a sus ocupantes según sea el caso.
- b) Comprobar la aplicación de los métodos y sistemas de comunicaciones para el intercambio de mensajes relacionados con el servicio SAR a nivel de la Región SAM.

4.3 Este ejercicio consistió en el empleo de todos los medios de comunicación de los RCC involucrados para mostrar la capacidad actual y eficacia del sistema de comunicaciones previsto en la actualidad.

4.4 El ejercicio se estructuró de la siguiente manera:

- a) La Dirección del Ejercicio contó con:
 - i) un Director de Ejercicio
 - ii) Dos supervisores
 - iii) Personal de servicio en el RCC Asunción
- b) Grupo de apoyo operacional compuesto por:
 - i) Personal COM de servicio en el RCC Asunción

Tarea:

- a) El Grupo de apoyo operacional tuvo a su cargo enviar los mensajes que la Dirección del Ejercicio oportunamente le presentará para su transmisión.

4.2 La Dirección del Ejercicio con el Grupo de apoyo realizó las siguientes acciones:

- a) Transmisión de mensaje iniciando el ejercicio a los RCC de la región SAM que figuran en la Tabla SAR-1 del FASID
- b) Recepción de las respuestas transmitidas por los RCC citados según texto del formato que figura en el Apéndice A de la NE06 de la Reunión.

- c) Evaluación de los resultados del ejercicio por parte de la Dirección del Ejercicio para presentarlos al plenario de la reunión.

4.3 La Reunión evaluó el ejercicio de comunicaciones mediante los siguientes elementos:

- a) Identificación de los problemas ocurridos;
- b) Propuesta de soluciones para eliminar dichos problemas; y
- c) Recomendar que tales medidas, de ser necesario, sean contempladas en los planes de operaciones para su mejora.

4.4 Los resultados del ejercicio de Comunicaciones se describen en el **Apéndice A** de esta parte del Informe.

4.5

Listado de RCC de la Región SAM que se incluyeron en el ejercicio y sus respectivas direcciones AFTN

ARGENTINA

RCC Ezeiza: SAEZYCYX
RCC Mendoza: SAMEYCYX
RCC Comodoro Rivadavia: SAVCYCYX
RCC Córdoba: SACOYCYX
RCC Resistencia: SAREYCYX

BOLIVIA

RCC La Paz: SLLPYCYX

BRASIL

RCC Curitiba: SBCWYCYX
RCC Brasilia: SBBSYCYX
RCC Recife: SBREYCYX
RCC Manaus: SBAZYCYX

Chile

RCC Iquique: SCDAYCYX – SCDAYWYX
RCC Antofagasta: SCFAYCYX
RCC Puerto Montt: SCTEYCYX
RCC Punta Arenas: SCCIYWYX
RCC Santiago: SCTIYCYX

Colombia

RCC Bogotá: SKBOYCYX - SKBOYAYO - SKBOZXOS

Ecuador

RCC Guayaquil: SEQUYCYX SEQUZXOI

Paraguay

RCC Asunción: SGASYCYX

Uruguay

RCC Carrasco: SUMUYCYX

Venezuela

RCC Maiquetía: SVMIYCYX

Cuestión 5
del Orden del día: Otros asuntos

Proyecto SAR para la Región SAM

5.1 Sobre este tema, la Reunión fue informada que ha sido desarrollado en la Oficina Regional bajo el auspicio del Proyecto Regional RLA/06/901 del 9 al 13 de mayo del 2011, el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (PBIP).

5.2 Este Plan tiene como objetivo establecer una estrategia de implantación destinada a lograr beneficios para la comunidad ATM tomando como base los requisitos de los usuarios y la infraestructura ATM así como las capacidades disponibles y previstas de las aeronaves, incluyendo los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).

5.3 La Reunión tomó nota que el PBIP contiene la visión de la Región para el Sistema de Navegación Aérea (AGA/AOP, AIM, ATM, CNS, MET, SAR, Recursos Humanos y Seguridad Operacional), así como otorga una alta prioridad a la protección del medio ambiente, capacitación y seguridad operacional, aspectos necesarios para acompañar dicha evolución.

5.4 La Reunión también fue informada que el GREPECAS/16 por medio de su Conclusión 16/49 aprobó la cooperación a los Proyectos del GREPECAS, por parte de los Estados con la contribución de expertos y coordinadores de Proyectos.

5.5 La región ha preparado el Proyecto SAMSAR/01 que figura en el **Apéndice A** de esta parte del informe para tratar estos asuntos en un marco basado en el rendimiento. Aún no se ha designado un Coordinador para el Proyecto SAMSAR/01 para la Región SAM.

5.6 La Reunión analizó el Proyecto SAMSAR/01 presentado en el PBIP y entendió conveniente, agregar algunas tareas, y métricas para medir el rendimiento.

5.7 La Secretaría informó que se había solicitado a Paraguay la nominación del Sr Nelson García de esa Administración para coordinar el Proyecto SAR en la Región SAM, y la Administración Paraguaya había comprometido su apoyo.

5.8 En relación a lo anterior la Secretaría reservó un cupo para Paraguay en el curso de Gestión de Proyectos orientado a los Coordinadores de Proyectos del GREPECAS para marzo del año 2012.

Curso Básico SAR experimental a distancia.

5.9 La Reunión fue informada que la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) continúa según los medios que posee, la capacitación en diferentes áreas SAR. Localidades lejanas a la capital y problemas presupuestarios hacen muchas veces difícil la capacitación masiva sobre el concepto básico SAR para que diversas instituciones puedan ser preparadas como puestos de Alerta SAR.

5.10 En ese sentido, Paraguay, buscando masificar conceptos basicos SAR de manera a tener una vasta red de puestos de alertas, se ha iniciado en forma experimental, el desarrollo cursos con el sistema de comunicación SKYPE.

5.11 Los resultados han sido auspiciosos ya que permitió la utilización de apoyos a la instrucción, como mapas, gráficos, películas y animaciones de manera sencilla, ilustrativa e interactiva.

5.12 Existen, sin embargo, algunas limitaciones referentes al acceso a internet y otros menores que deben ser solucionados; no obstante, consideramos que este sistema podrá contribuir en forma especial a la capacitación básica SAR en algunas situaciones.

5.13 Paraguay informó que los siguientes pasos que se pretende dar para seguir con el desarrollo de este sistema de capacitación, es la presentación del Programa al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, para que con sus expertos se pueda lograr una certificación oficial de capacitación; y a través de la gerencia de Informática, solucionar algunos detalles técnicos.

5.14 En base a todo lo anterior y considerando esta nueva posibilidad de capacitación la Reunión formuló la siguiente conclusión,

Conclusión SAR/8-03 Capacitación básica SAR a distancia

Que los Estados de la región SAM que tengan dificultades para dictar cursos de formación básica SAR en forma presencial, exploren la posibilidad de utilizar y aplicar las técnicas de capacitación a distancia via internet informando de sus resultados en las Reuniones SAR regionales.

Competencia lingüística en idioma inglés del personal SAR

5.15 Sobre este asunto, la Reunión recordó que en el Anexo 12 al Convenio, en el Capítulo 2 Organización se establece en el numeral 2.1.1.3 que los Servicios de búsqueda y salvamento establecerán procedimientos para mejorar la prestación de los servicios, incluyendo los aspectos de planificación, arreglos de cooperación a nivel nacional e internacional e instrucción.

5.16 Asimismo, se tuvo presente que en el Anexo 1 en las reglas generales relativas a las Licencias en 1.2.9 sobre competencia lingüística, se establece que los pilotos de aviones o helicópteros entre otros así como los navegantes que tengan que usar radiotelefonía a bordo de una aeronave deberán demostrar que tiene capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas.

5.17 La Reunión reconoció que este requisito abarca no solo a los controladores sino también a los operadores de estaciones aeronáuticas e indica qué nivel de competencia lingüística de Nivel Operacional que se requiere para poder desarrollar esa actividad.

5.18 La Reunión, al analizar este asunto consideró que como se indica en el párrafo 2.1.4 del cap. 2 del Anexo 12 que los Estados deberán asegurar la más estrecha coordinación posible entre los centros coordinadores aeronáuticos y marítimos independientes y ello se extiende a la cooperación entre Estados contratantes y a los centros coordinadores conjuntos que se puedan establecer para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.19 Por otro lado, la Reunión tomo en cuenta que en el párrafo 2.3.3 del Anexo 12, se establece que todo centro coordinador de salvamento y si corresponde los sub-centros de salvamento mantendrán las 24 horas del día debidamente personal capacitado y con dominio del idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas y en el párrafo 2.3.4 del mismo Anexo se establece que el personal del RCC que participa en las comunicaciones radiotelefónicas debería tener dominio del idioma inglés.

5.20 Al analizar la definición de estación aeronáutica que se establece en el Anexo10 de la OACI en el Vol. II Cap. 1 la Reunión tomó nota que la misma, se refiere a una estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. Este Servicio móvil aeronáutico está reservado a las comunicaciones relativas a la seguridad y regularidad de los vuelos, principalmente en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

5.21 En relación a lo anterior, también se reconoció que el personal SAR tanto sea piloto, navegante u operador de una estación aeronáutica queda comprendido en el requisito de competencia lingüística en idioma inglés.

5.22 En base a todo lo anterior, la Reunión consideró necesario que se haga extensivo al personal de las dependencias y aeronaves SAR la capacitación para obtener la competencia lingüística en idioma inglés que requiere la OACI para dar cumplimiento a los SARPs en la materia y aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN SAR/8-04 Competencia lingüística en idioma inglés del personal SAR

Que los Estados de la Región SAM apliquen el requisito de competencia lingüística en idioma inglés para el personal operacional de las dependencias SAR y de las estaciones aeronáuticas que apoyan este servicio con comunicaciones radiotelefónicas.

Segmento proveedor terrestre brasileño del Sistema COSPAS-SARSAT

5.23 Brasil brindó información muy importante sobre su segmento proveedor terrestre del Sistema COSPAS-SARSAT.

5.24 El Sistema brasileño está estructurado y opera con los siguientes recursos en plena capacidad operativa:

- 02 OCC: Uno en Brasíla y otro en Recife como back-up;
- 03 LEOLUT: Ubicados en Recife, Brasíla y Manaus;
- 02 GEOLUT: Ubicados en Brasíla y Recife;
- 02 MEOLUT: Ubicados en Brasíla.

5.25 Con respecto a los GEOLUT (geostacionarios a 32.000Km), ambos actúan combinados, realizando procesamiento LEO/GEO.

5.26 El segmento espacial que, al presente, incluye satélites de órbita polar baja (1000 Km.), presenta períodos de hasta un máximo de 6 (seis) horas sin visualización de la SRR brasileña, tiempo que tiende a aumentar con la disminución, ya planificada, de la cantidad de satélites de esa especie.

5.27 Tomando en cuenta lo anterior, la Reunión fue informada que Brasil prevé, para el año de 2012, la instalación de otras dos antenas MEOLUT (órbita polar mediana 20.000 KM) en Recife. Con esta adquisición de nuevas antenas, Brasil asegurará la recepción de todos los datos operacionales de balizas COSPAS-SARSAT en la SRR brasileña tan rápidamente como ocurran (milisegundos) y con mayor precisión.

5.28 En cuanto a la evaluación de la población de balizas Brasil presentó los siguientes indicadores:

• EPIRB Registrados	262
• ELT Registrados	6.152
• PLB Registrados	444
• SSAS Registrados	0
• Test	0

5.29 Asimismo, Brasil ha estimado el aumento en la población de balizas para los próximos 8 años como lo muestra el siguiente cuadro;

BALIZA	2015	2020
ELTs	12.000	14.000
EPIRBs	1.200	1.400
PLBs	500	1.000
SSAS beacons	N/A	N/A

5.30 La Reunión tomó nota de la sorprendente cantidad de falsas alertas del sistema y también llamó mucho la atención la cantidad de activaciones indeterminadas o desconocidas dentro del área del BRMCC como lo muestra el siguiente relevamiento.

CLASIFICACIÓN DE ALERTAS	EPIRB	ELT	PLB	Sub-Total	Total
Alerta de peligro	0	15	1		16
Falsos alertas					794
Falsos alertas operacionales (activación de balizas)					
Manejo inadecuado de la baliza	27	337	3	367	
Mal funcionamiento de la baliza	8	46	1	55	
Falla en el montaje	0	4	0	4	
Condiciones atmosféricas	2	5	0	7	
Activación voluntaria	0	19	0	19	
Desconocido	69	269	4	342	
Indeterminado	105	857	10		972
TOTAL	211	1.552	19		1.782

5.31 En cuanto a la disponibilidad de los LUT del BRMCC la reunión tomó nota de la siguiente información:

- a) Disponibilidad del BRMCC: 99,69 %
- b) Disponibilidad de los datos de los LUT:
 - LEOLUT 7101 Brasília: 91,07%
 - LEOLUT 7102 Recife: 98,94%

- LEOLUT 7103 Manaus: 100 %
- GEOLUT 7104 Brasilia: 99.73 %
- GEOLUT 7105 Recife: 99,95 %

Acciones educativas y reglamentarias para reducir alertas falsos

5.32 Brasil informó que desde el inicio de 2010, su Administración SAR Nacional realiza un programa de divulgación y de acciones que tienen por objetivo reducir el número de falsos alertas. Las principales actividades han sido llevadas a cabo en exposiciones de aviación y transporte marítimo.

5.33 Asimismo, la reunión tomó nota que con el mismo propósito, el BRMCC da conferencias para las comunidades de aviación y marítima y distribuye folletos y adhesivos que enfatizan los efectos nocivos de falsos alertas. Además, con la finalidad de informar a los miembros de las tripulaciones, la Administración SAR Nacional ha participado, activamente, de programas de formación continua ofrecidos para las compañías aéreas brasileñas.

5.34 La Reunión sobre este asunto entendió conveniente enfatizar la importancia de que los Estados de la región SAM trabajen con los operadores con acciones educativas y reglamentarias para reducir la ocurrencia de alertas falsas.

Informe de lecciones aprendidas

5.35 Sobre este tema la Reunión tomó nota que de acuerdo a lo establecido en el IAMSAR, documento que suplementa el Anexo 12, los Centros de Coordinación de Salvamento deben promover su análisis de casos SAR reales, de modo que contribuyan a través de sus Lecciones Aprendidas para Misiones SAR futuras.

5.36 La Reunión concordó que las lecciones aprendidas expresan conocimientos o la comprensión adquirida a través de una experiencia, que puede ser positiva o negativa. La lección relata todo lo que se espera que sucediera, los hechos y desviaciones ocurridas, el análisis de las causas de estas desviaciones y lo que se puede extraer de ello para mejorar el suministro del servicio SAR.

5.37 En ese sentido, la Reunión consideró que el resultado del análisis de las lecciones aprendidas es una excelente guía para que los errores cometidos anteriormente sean evitados y los logros obtenidos en las misiones SAR sean repetidos en futuras Operaciones SAR.

5.38 La Reunión tomó nota que el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), órgano central del sistema de búsqueda y salvamento brasileño, ha implementado la rutina de revisión / análisis/ estudio de los informes de todas las operaciones SAR realizadas por los RCC de su responsabilidad.

5.39 En relación a lo anterior, Brasil informó que los resultados de estos estudios fueran discutidos en la primera reunión para tratar de las lecciones aprendidas y contó con la participación de representantes de los órganos de coordinación y de los escuadrones SAR. Esa reunión tuvo como objetivo analizar las misiones SAR realizadas en el 1er semestre de 2011 y facilitar los procesos que reduzcan los errores al mínimo, bien como añadir el conocimiento y la eficiencia de la prestación del servicio de búsqueda y salvamento en Brasil.

5.40 Brasil informó que como resultado de estos análisis se convino en la normalización de las recomendaciones / normas / procedimientos adoptados y análisis de errores con las necesarias sugerencias / directrices para los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) y escuadrones SAR involucrados, para que esos errores sean evitados o minimizados.

5.41 Asimismo, Brasil informó que con el fin de permitir la recogida de un número significativo de incidentes y contar con la presencia de representantes de los diversos sectores involucrados, se estableció el período de seis meses para la realización de dichas reuniones. Sin embargo, si es necesario, se enviará de inmediato la orientación sobre las acciones que deben adoptarse de pronto.

5.42 La Reunión consideró muy positiva esta experiencia y agradeció a Brasil toda la información sobre este asunto y en consideración de su importancia formuló la siguiente conclusión:

Conclusión SAR/8-05 Lecciones aprendidas y mejores prácticas

Que los Estados de la Región SAM con el objetivo de aplicar mejores prácticas en los Servicios SAR realicen, luego del cierre de las misiones, un análisis crítico del desempeño positivo y negativo en los eventos con el fin de reducir errores y optimizar aciertos en el servicio brindado.

Fecha y lugar de la próxima Reunión SAR

5.43 Sobre este asunto, la Secretaría fue de la opinión que las Reuniones SAR podrían efectuarse más espaciadamente en el caso de que no hubiera ofrecimientos para realizarlas con el auspicio de los Estados y efectuar el seguimiento del Proyecto por vía electrónica y/o teleconferencias.

5.44 En relación a lo anterior, Ecuador manifestó su interés en auspiciar la Reunión SAR/9 pero la confirmación de este ofrecimiento está supeditada a la aprobación de su autoridad aeronáutica. La Secretaría agradeció el interés de Ecuador y se espera que antes de fin de año 2011 se tenga una respuesta.

APÉNDICE A

OBJETIVO DE PERFORMANCE REGIONAL: SAM/SAR 01 COOPERACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS SERVICIOS SAR A NIVEL REGIONAL				
Beneficios				
Seguridad Operacional	<ul style="list-style-type: none"> • Favorece la aplicación de los principios prácticos de gestión de riesgos 			
Protección Medio ambiente y Desarrollo sostenible del transporte aéreo	<ul style="list-style-type: none"> • Asegura la cooperación y coordinación entre las partes interesadas 			
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Número de Cartas de Acuerdo SAR establecidas • Número de Ejercicios SAR realizados • Cantidad de personal capacitado 			
<i>Estrategia</i> 2012 - 2018				
COMPONENTES OC ATM	TAREAS	PERIODO INICIO-FIN	RESPONSABILIDAD	SITUACION
N/A	a) Evaluación de los requisitos SAR a nivel regional	2011	OACI-Estados	Válida
	b) Adopción de los requisitos SAR Regional	2012 - 2014	Estados	Válida
	c) Informe anual de mejores prácticas	2012-2018	Estados	Válida
	d) Cumplimiento de los principios prácticos de gestión de riesgos.	(*) - 2017	Estados	Válida
	e) Aplicación de principios prácticos de la gestión de la calidad	2012-2018	Estados	Valida
	f) Desarrollo, actualización, establecimiento y ratificación de los acuerdos SAR entre Estados	(*) - 2017	Estados	Válida
	g) Armonización de planes de instrucción SAR	(*) - 2013	CIAC	Válida
	h) Realización trienal de ejercicios SAR a nivel regional	(*) - 2013	Estados	Válida
	i) Monitorear los avances de la implantación	2012 - 2018	GREPECAS	Válida
Vínculo con las GPI	N/A			