



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI

NORMALIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN EN BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

Algunos de los recientes accidentes de gran repercusión han destacado la necesidad de que exista una mayor interoperabilidad en las operaciones de búsqueda y salvamento, con el objeto de contribuir a que las operaciones de salvamento sean oportunas y eficaces. Los Emiratos Árabes Unidos organizaron un taller sobre instrucción en búsqueda y salvamento e identificaron diversas áreas de mejoras, respecto de las cuales se presentan recomendaciones para su consideración por la Asamblea.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota del contenido de la nota de estudio;
- considerar otras cuestiones que puedan ser abordadas por la normalización internacional de la instrucción en búsqueda y salvamento; y
- solicitar a la Secretaria General que considere el concepto de un ‘marco internacional de instrucción basada en competencias para las operaciones de búsqueda y salvamento’ en cooperación con otros organismos tales como la Organización Marítima Internacional (OMI).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR), Volumen II (Doc 9731)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (2016) (Doc 10075) Resolución 38-12</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (2017-2019), pp. 3.2.2.2 (Doc 10004)</i> <i>Concepto de operaciones (CONOPS) Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) V6.0, OACI</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Luego de un accidente de aviación o ante la desaparición de una aeronave, una respuesta de búsqueda y salvamento (SAR) pronta y eficaz es esencial para la conservación de la vida. La puntualidad y eficacia de la operación SAR depende de la estrecha coordinación entre el Centro coordinador de salvamento (RCC) correspondiente y los organismos de apoyo, en especial en caso de sucesos transfronterizos o en los que intervienen varios Estados. La comunicación y coordinación exitosas entre los diversos organismos de un Estado o los organismos de distintos Estados depende de la normalización de las terminologías y procedimientos.

1.2 En los últimos años se han producido diversos accidentes de gran repercusión que mostraron que existen carencias en las operaciones de búsqueda y salvamento en las que intervienen varios Estados. Incluso las demoras menores en cualquier operación SAR reducen sensiblemente las probabilidades de supervivencia para las personas a bordo, por lo cual a la hora de salvar vidas es de suma importancia garantizar una coordinación y comunicación eficaces entre los distintos organismos SAR.

2. ANÁLISIS

2.1 El Centro nacional de búsqueda y salvamento (NRSC) de los Emiratos Árabes Unidos organizó un taller internacional sobre la normalización de la instrucción en búsqueda y salvamento que tuvo lugar los días 12 y 13 de junio de 2019. Cincuenta y cinco representantes de organismos aeronáuticos y marítimos de Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, los Estados Unidos, Kuwait, Nueva Zelandia, y Rusia asistieron al evento.

2.2 El principal objetivo del taller consistió en identificar los actuales desafíos en materia de SAR y determinar si la normalización internacional de la instrucción y la certificación del personal SAR podían abordar tales desafíos. Se llegó a un consenso sobre al menos cinco puntos respecto de los cuales la normalización internacional de la instrucción en búsqueda y salvamento brinda la oportunidad de mejorar las actividades de búsqueda y salvamento.

2.3 Muchos servicios de búsqueda y salvamento más pequeños dependen en gran medida de los cursos de instrucción en búsqueda y salvamento dictados por entidades comerciales. Debido a la falta de normalización internacional, se corre el riesgo de que el organismo SAR contratante reciba instrucción desactualizada o no acorde a los procedimientos OMI/OACI existentes, impidiendo la interoperabilidad entre Estados y poniendo en riesgo vidas.

2.4 En la actualidad no existen requisitos internacionales para la cualificación, certificación y recertificación de muchos instructores en búsqueda y salvamento comerciales. La falta de requisitos internacionales para los instructores SAR expone a los estudiantes a procedimientos no normalizados y a material de instrucción no alineado a las reglamentaciones OMI/OACI vigentes. La creación de un marco con normas mínimas puede mejorar la calidad general de la instrucción brindada, incrementar la normalización e interoperabilidad entre los Estados y garantizar que las organizaciones SAR contraten a instructores adecuados.

2.5 En el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento* (IAMSAR), Volumen II, se detalla una serie de competencias requeridas para el Coordinador de Misiones SAR. Sin embargo, la lista no es exhaustiva. La eficacia y capacidad de un servicio SAR de trabajar en armonía con otros Estados depende en gran medida de que exista una instrucción normalizada de calidad y de la competencia del personal SAR. Muchas de las habilidades que el personal RCC debe tener para conducir exitosamente un suceso de búsqueda y salvamento disminuyen a lo largo del tiempo. Sin una ejercitación, instrucción y demostración frecuentes y un proceso de revisión preestablecido, existe la posibilidad de pérdida de vidas, tanto del personal de respuesta SAR como de las personas en situación de peligro.

2.6 La acreditación del personal SAR actualmente depende de la Autoridad SAR de cada Estado. Si bien el IAMSAR Vol. II aporta gran orientación acerca de las actividades de búsqueda y salvamento, el proceso de cualificación y acreditación del personal SAR generalmente se desarrolla en forma independiente, sin consultar a otros servicios SAR ni a Estados vecinos.

2.7 La falta de un proceso normalizado para la cualificación del personal SAR puede dar lugar a distintos grados de competencia en el personal de respuesta SAR de los diferentes organismos o Estados, generando fallas de comunicación, imposibilidad de trabajar eficazmente en conjunto y mayor lentitud en la respuesta general.

2.8 En el informe del accidente del vuelo 447 de Air France se expresó que “...*Los cursos de instrucción realizados por el personal de ARCC¹ y MRCC² dependen en gran medida de la experiencia dentro de estos centros. No existe una instrucción formal común para la misión SAR.*”³

2.9. En consecuencia, el *Bureau d’Enquêtes et d’Analyses pour la sécurité de l’aviation civile* (BEA) recomendó que:

“La DGAC⁴, en conjunto con los demás servicios responsables, desarrolle un marco homogéneo para la instrucción y aprobación de operadores responsables de las actividades de búsqueda y salvamento en Francia; [Recomendación FRAN-2012-033]”

y

“La OACI defina el marco para la instrucción de operadores SAR en sus normas y prácticas recomendadas. [Recomendación FRAN-2012-034]”

2.10 Las Resoluciones de la Asamblea actualmente vigentes respaldan el concepto de una armonización mundial, tal como lo destaca la Resolución 38-12⁵ consolidada;

“Considerando que la aplicación satisfactoria de los SARPS⁶ y los PANS⁷ depende de que se cuente con personal cualificado y competente;”

“El Consejo debería ayudar a los Estados Miembros a armonizar los niveles de competencia de los profesionales de aviación. Estas iniciativas deberían basarse en lo siguiente: ...un enfoque basado en las competencias.”

2.11 Asimismo, el Plan global para la seguridad operacional de la aviación establece que “*es esencial contar con un medio eficaz y mundialmente coherente de alertar a los servicios de búsqueda y salvamento.*”⁸

2.12 La desaparición del Vuelo 370 de Malaysian Airlines visibilizó las complejidades de las operaciones en las que participan varios Estados, en especial cuando no puede localizarse el lugar de búsqueda. La opinión pública fue sumamente crítica de la industria de la aviación, en el sentido de que no sólo no era posible ubicar la aeronave, sino que incluso no se podía determinar el lugar aproximado del accidente. Esto dio lugar al desarrollo del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS).

¹ Centro de coordinación de salvamento aeronáutico.

² Centro de coordinación de salvamento marítimo.

³ *Bureau d’Enquêtes et d’Analyses pour la sécurité de l’aviation civile* (BEA), Informe final sobre el accidente del 1º de enero de 2009 del Airbus A330-203 matrícula F-GZCP.

⁴ *Direction Générale de l’Aviation Civile* (Autoridad de Aviación Civil de Francia).

⁵ Resoluciones vigentes de la Asamblea (2016) Resolución 38-12 (Doc 10075).

⁶ Normas y métodos recomendados.

⁷ Procedimientos para los servicios de navegación aérea.

⁸ Plan global para la seguridad operacional de la aviación (2017-2019), pp. 3.2.2.2 (Doc 10004).

2.13 El Resumen del CONOPS del GADSS reconoce la importancia de una instrucción armonizada; *“La eficacia de los servicios de alerta y búsqueda y salvamento es el eslabón más débil de la cadena de personas, procedimientos, sistemas e información. Por ende, es de suma importancia que se adopte una perspectiva global en el diseño del GADSS, que incluya áreas de mejoras clave tales como ...una mejor coordinación e intercambio de información y mayor instrucción del personal en la reacción a circunstancias inusuales.”*⁹

2.14 La normalización internacional de la instrucción, cualificación y certificación del personal es materia corriente en las industrias de la aviación y marítima. Las profesiones de piloto y control de tránsito aéreo han estado sujetas a marcos internacionales de instrucción normalizada durante décadas. La reciente introducción de los Marcos de instrucción basada en competencias para control de tránsito aéreo (ATC) y Especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEPS) ha aportado mejoras adicionales gracias a décadas de instrucción armonizada. El enfoque de Instrucción basada en computadoras (CBT) emplea un método “centrado en resultados” tendiente a brindar a las personas las competencias necesarias para que puedan cumplir sus funciones con seguridad, alta eficacia y eficiencia.

3. CONCLUSIONES

3.1 Los Estados deben brindar una respuesta de búsqueda y salvamento eficaz en su territorio o en las áreas bajo su responsabilidad.

3.2 La prestación de un servicio SAR eficaz depende de la comunicación y coordinación exitosas entre todas las partes y de la debida cualificación del personal que interviene.

3.3 No existe un marco mundialmente armonizado para la instrucción del personal de búsqueda y salvamento que garantice la interoperabilidad entre el RCC y otros organismos, lo cual es vital para una operación de salvamento oportuna y eficaz.

3.4 La industria de la aviación cuenta con experiencia en la normalización de la instrucción, y las iniciativas recientes apoyan un enfoque basado en las competencias, tal como lo ilustran las Resoluciones de la Asamblea anteriores, los SARPS, los PANS y los textos de orientación.

3.5 El taller organizado por la NRSC de los Emiratos Árabes Unidos determinó que el desarrollo de un marco de instrucción internacional puede aportar un beneficio significativo a las operaciones SAR que podría salvar vidas en el largo plazo.

3.6 El Grupo de trabajo conjunto OACI/OMI sobre armonización de operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas sería el ente más apropiado para continuar trabajando en el concepto de un marco de instrucción internacional.

— FIN —

⁹ Concepto de operaciones (CONOPS) Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) V6.0.