

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Segunda Reunión Informal ATM/SAR 02/00-SAM

(Lima, Perú, 4 al 8 de setiembre de 2000)

Asunto 5: Revisión de la planificación de los servicios de búsqueda y salvamento

(Nota presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta nota de estudio se presentan los aspectos referidos a los servicios de búsqueda y salvamento - SAR - tratados en la Reunión RAN-CAR/SAM/3.

Referencias:

- *Informe de la Reunión RAN-CAR/SAM/3*
- *Plan Regional de Navegación Aérea – Volúmenes I y II*
- *Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR – Doc.9731)*
- *Anexo 6 – Servicios de Tránsito Aéreo*
- *Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento*

1. Antecedentes

- 1.1 La OACI mantuvo la Tercera Reunión Regional CAR/SAM de Navegación Aérea (RAN CAR/SAM/3) en Buenos Aires, Argentina, en octubre de 1999. En esta Reunión, el Comité ATM trató en la Cuestión 6 del orden del día, asuntos relacionados con los servicios de búsqueda y salvamento.
- 1.2 En la oportunidad fueron también aprobadas e incorporadas al Volumen II del Plan de Navegación Aérea (FASID) de las Regiones CAR/SAM las Tablas de Evolución ATM.
- 1.3 Algunos lineamientos generales de planificación se presentan en la Parte I – Requisitos operacionales básicos y criterios de planificación (BORPC) del Volumen I – ANP Básico- del Plan regional de navegación aérea CAR/SAM.

2. **Análisis**

2.1 **Planificación SAR**

- 2.1.1 En la planificación de servicios de búsqueda y salvamento deberían tenerse en cuenta las instalaciones existentes, aún cuando ellas se hayan proporcionado para fines no relacionados con la búsqueda y salvamento. También deberían considerarse los límites de las regiones marítimas de búsqueda y salvamento.
- 2.1.2 Debería designarse un único punto de contacto SAR (SPOC) para cada SRR, con miras a facilitar la cooperación con el correspondiente centro de control de misión (MCC) del sistema COSPAS-SARSAT.
- 2.1.3 Cuando se requieran aeronaves de gran radio de acción (LRG) y categorías superiores de radio de acción para proporcionar la cobertura SAR de grandes extensiones oceánicas y el Estado responsable no cuente con aeronaves de esas categorías, deberían adoptarse disposiciones concretas de proporcionarlas desde otras localidades.
- 2.1.4 En lo posible, la organización, planes, procedimientos y equipo deberían ajustarse a lo dispuesto en el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento – (IAMSAR - Doc 9731)*.

2.2 **Recomendaciones de la Reunión RAN-CAR/SAM/3**

- 2.2.1 Al examinar el plan de regiones de búsqueda y salvamento (SRR), la reunión tomó nota de las modificaciones introducidas en el plan de regiones de información de vuelo (FIR). Se convino que las enmiendas a las SRR brasileñas que se implantarían en 2003, salvo algunas discrepancias menores de coordenadas en las zonas limítrofes con SRR adyacentes, que se resolverían en conversaciones bilaterales previas, se incluyeran conjuntamente con modificaciones propuestas en las SRR de Centroamérica, México y Argentina. De esta forma se formuló la **Recomendación 6/1** mediante la que se introdujeron cambios de límites en las SRR Amazónica, Atlántico, Brasilia, Centroamérica, Comodoro Rivadavia, Curitiba, Ezeiza, México y Recife a efectos de que estas sean coincidentes con las nuevas FIR propuestas.
- 2.2.2 Se entendió que las instalaciones mínimas de búsqueda y salvamento eran las que figuraban en la **Tabla SAR-1** del FASID, (**Ver Apéndice A**) por lo que, mediante la **Recomendación 6/2** se convino en que esta Tabla constituía el plan para instalaciones SAR en las Regiones CAR/SAM y que se procurara que los Estados garantizaran el servicio las 24 horas del día.
- 2.2.3 Al tomar nota de que en algunos casos las regiones del SAR marítimo, establecido por la Organización Marítima Mundial (OMI), no coincidían con las de la OACI, se entendió, mediante la **Recomendación 6/3**, que debía mantenerse un enlace estrecho con el personal de contraparte del servicio marítimo y con la OMI, a efectos de

compatibilizar las regiones aeronáutica y marítima e incluso considerar la posibilidad de establecer centros mixtos de coordinación de salvamento.

- 2.2.4 Con relación al sistema COSPAS-SARSAT, la reunión consideró los problemas generados por el elevado nivel de falsas alarmas de las radiobalizas de socorro en 121,5 MHz y 243 MHz por activación involuntaria, lo que derivaba en que los recursos de búsqueda y salvamento no siempre podían usarse con eficacia. La **Recomendación 6/4** establece que los Estados deberían tomar medidas para reducir al mínimo las falsas alarmas, alientan a que todas las aeronaves estén equipadas con ELT en 406 MHz, se establezca un registro de ELT y proporcionen a la OACI un punto de contacto SAR (SPOC).
- 2.2.5 En condiciones ideales, todos los alertas de socorro deberían ir acompañados de información de identificación y de la posición. Los mensajes automáticos previamente formateados deberán satisfacer la normativa de formato, y el equipo que genere el mensaje deberá estar registrado con un proveedor de datos SAR (PDS) apropiado. Estos procesos deben asociarse a bases de datos completos y precisos que estén disponibles las 24 horas del día.
- 2.2.6 La Reunión tomó nota que no siempre estaba claro qué clase de entidad era el PDS en un Estado y que era importante que los RCC supieran como obtener rápidamente los datos cuando los necesitaran. Como consecuencia, la reunión formuló la **Recomendación 6/5** que solicita a los Estados que suministren a la OACI información sobre los proveedores de datos de búsqueda y salvamento para incluirla en la Tabla SAR-1 del FASID.
- 2.2.7 Se reconoció que podría lograrse una cobertura total de las Regiones CAR/SAM utilizando ELT que operen en 406MHz y 121,5MHz para la recalada (*homing*), y que las disposiciones del *Anexo 6 – Partes I, II y III* sobre la obligatoriedad de que todas las aeronaves estén equipadas con ELT a partir del 1 de enero de 2005 serían aplicables en noviembre de 1999. Al considerar que la performance óptima del sistema COSPAS-SARSAT, con una precisión de detección y localización considerablemente mejorada, se suministraba en la frecuencia de 406MHz, se formuló la **Recomendación 6/6** que establece que todas las aeronaves deben estar equipadas con ELT de conformidad con el *Anexo 6*.
- 2.2.8 Se tomó conocimiento que, en muchos casos, los tiempos de respuesta para las instalaciones SAR no eran suficientes o no se ponía a disposición de los RCC información acerca de los tiempos de respuesta. Reconociendo el valor crítico que asume el tiempo en situaciones de urgencia la reunión convino en la **Recomendación 6/7** por la que se insta a los estados a tomar medidas para asegurar que los planes operativos de los RCC contengan disposiciones para obtener tiempos rápidos de respuesta y que los RCC den a conocer los tiempos de respuesta requeridos de las instalaciones primarias de búsqueda y salvamento.
- 2.2.9 Se tomó nota que muchos Estados de la Región confiaban sus operaciones SAR a autoridades militares y considerando que en ellas intervenían otros organismos, se debía asegurar una efectiva coordinación entre todos los medios intervinientes. También se debía tomar en cuenta la realización de ejercicios de entrenamiento conjuntos, acuerdos sobre tiempos de respuesta, y métodos y procedimientos para

mantener comunicaciones rápidas y fiables. En este sentido la reunión formuló la **Recomendación 6/8** que establece:

- a) que los Estados que confían en autoridades militares o en otras fuentes para el suministro del SAR, se aseguren que existe la suficiente coordinación entre todas las entidades participantes; y
- b) que consideren el establecimiento de comités SAR como se recomienda en el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR – Doc.9731)*.

2.2.10 La reunión reconoció que el personal de los RCC y RSC (subcentros de salvamento) desempeñaban funciones particularmente importantes que exigían una capacitación formal con el fin de alcanzar y mantener un nivel apropiado de competencia. Mediante la **Recomendación 6/9** la reunión coincidió en solicitar a la OACI que estudie las necesidades del SAR en materia de planificación y capacitación de recursos humanos.

2.2.11 En el mismo orden de cosas, se emitió la **Recomendación 6/10** que solicita al programa TRAINAIR de la OACI a invitar a sus miembros a preparar material didáctico normalizado para el personal SAR.

2.2.12 En virtud de haberse creado una SRR Centroamérica para satisfacer las necesidades de seis Estados, la reunión formuló la **Recomendación 6/11** por la que se requiere a los Estados que, para suministrar un servicio más eficiente de búsqueda y salvamento y reducir sus costos, se estudie la posibilidad de crear instalaciones conjuntas.

2.2.13 Finalmente la reunión analizó varios aspectos relacionados con el tema SAR que dieron lugar al establecimiento de ciertas disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento. Esto generó la **Recomendación 6/12** que requiere que los Estados tomen las medidas necesarias y posibles para garantizar que:

- a) se identifiquen en la legislación y en los planes SAR nacionales a las autoridades SAR aeronáuticas;
- b) se adopten y apliquen los textos del *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR – Doc.9731)*;
- c) se establezcan acuerdos internos e internacionales que permitan mejorar los servicios SAR y coordinar esfuerzos entre entidades que suministran o apoyan a los servicios SAR;
- d) se asegure la existencia de una red de comunicaciones sólida a fin de recibir alertas de peligro y que permita el reconocimiento de dicha alerta y la coordinación de la respuesta SAR;
- e) los RCC sean capaces de obtener datos del sistema de notificación AMVER a fin de identificar buques en el mar que puedan colaborar con aeronaves y personas en peligro;

- f) las autoridades de aviación civil acuerden con las autoridades marítimas nacionales para se aliente a los buques a participar voluntariamente del sistema AMVER; y
- g) todo el personal RCC tenga conocimiento práctico y eficaz del idioma inglés.

2.3 Examen de las recomendaciones de reuniones RAN anteriores

- 2.3.1 La reunión examinó las recomendaciones de reuniones RAN anteriores y reconoció la validez de dos recomendaciones formuladas en la reunión RAN-CAR/SAM/2.
- 2.3.2 La primera de ellas, **Recomendación CAR/SAM/2 – 7/12** indicaba que los Estados tomaran, cuando esto fuera factible, las medidas necesarias para realizar ejercicios SAR conjuntos con otros Estados y con explotadores, en intervalos regulares y, de ser posible, una vez al año. Además, que se invitaran observadores interesados en participar y se otorgaran becas al personal SAR para permitirles asistir a cursos de adiestramiento.
- 2.3.3 Por su parte, la **Recomendación CAR/SAM/2 – 7/18**, indicaba que la OACI y la Organización Marítima Internacional examinaran el *Anexo 12* y el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR – Doc.9731)* y los actualice según corresponda.

3. Acción sugerida

- 3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio y considerar que:
 - a) los Estados que aún no lo han hecho y en la medida de lo posible, adopten las Recomendaciones de la Reuniones RAN-CAR/SAM/2 y RAN-CAR/SAM/3 que han sido analizadas;
 - b) aquellos Estados que se encuentren en la condición mencionada en el literal a), mantengan informada a la Oficina Regional Sudamericana sobre los avances que se logren a ese respecto; y
 - c) se revisen las Tablas de Evolución ATM que figuran en el Volumen II (FASID) del Plan de Navegación Aérea, en todo lo relativo al análisis efectuado.
