



**Cuestión 1 del
Orden del día:**

Organización de los servicios SAR en la Región SAM

a) Acuerdo Multilateral SAR del SICOFAA

(Presentada por Secretaría)

| Resumen | |
|--|------------------------|
| <p>Esta nota de estudio pone a consideración de la reunión el Acuerdo Multilateral de búsqueda y salvamento del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA), con el objeto de evaluar la posibilidad de que las administraciones de aviación civil de la Región SAM, a través de Cartas de Acuerdo SAR con esta Organización, tengan acceso a su apoyo durante operaciones SAR.</p> | |
| <p>Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento• Informe Reunión RAN CAR/SAM/3• Acuerdo Multilateral de búsqueda y salvamento del SICOFAA• Acuerdos y arreglos aeronáuticos – Doc.9460-LGB/382 (Suplemento 1990) | |
| Objetivos estratégicos de la OACI: | <i>E - Continuidad</i> |

1. Introducción

1.1 El Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento, en su Capítulo 2 – Organización, indica que los Estados contratantes dispondrán lo necesario para establecer y prestar servicios de búsqueda y salvamento dentro de sus territorios. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

1.2 Todos los Estados reconocen la gran importancia que tiene salvar vidas humanas y la necesidad de participar directamente en la creación de servicios aeronáuticos de búsqueda y salvamento.

1.3 Para que un sistema SAR esté organizado y sea eficaz, necesita contar con los medios adecuados de gestión y apoyo. Para asegurar el éxito, las partes que conforman el Sistema SAR de un Estado se deben comprometer a proporcionar, con los recursos disponibles, los mejores servicios SAR posibles. Este compromiso debe hallarse reflejado en la legislación nacional, como también debe señalar a los organismos designados como responsables de prestar tales servicios.

1.4 Los organismos o personas designados serán los Coordinadores SAR y deberá concederles la responsabilidad de la emisión de normas, procedimientos y supervisión administrativa del SAR aeronáutico dentro de la organización nacional SAR. Además de los coordinadores mencionados, puede haber otras personas encargadas de dirigir y apoyar diversos aspectos de una organización o sistema SAR, según se considere oportuno.

1.5 A título de ejemplo, se puede mencionar que normalmente los Estados asignan las responsabilidades SAR mencionadas en el párrafo anterior a coordinadores SAR seleccionados entre el personal de direcciones, departamentos o ministerios responsables de la seguridad aeronáutica o del organismo encargado de la aplicación del Convenio de la OACI.

1.6 Otras posibilidades son designar al Ministro de Transporte, el cual, entre otras, tendrá la responsabilidad general de la seguridad de la aviación civil.

1.7 Es por ello que las administraciones de aviación civil de los Estados raramente están en control de todos los recursos disponibles para las operaciones SAR. Por consiguiente, tal vez tengan que establecer acuerdos con las fuerzas armadas nacionales u otros organismos u organizaciones a fin de disponer de sus recursos.

2 **Análisis**

2.1 Considerando lo anterior, la reunión RAN CAR/SAM/3 tomó nota que muchos Estados confiaban en sus autoridades militares para coordinar las operaciones SAR o para suministrar instalaciones SAR. Además, había otros organismos que intervenían en SAR desempeñando funciones de control, comunicaciones, coordinación y respuesta SAR.

2.2 En estos casos, resulta indispensable un alto grado de coordinación y otros arreglos para utilizar con éxito los servicios SAR. Entre estos arreglos, cabría señalar las disposiciones sobre ejercicios de entrenamiento conjuntos, acuerdos sobre tiempo de respuesta de las instalaciones SAR y métodos y procedimientos para mantener comunicaciones rápidas y fiables.

2.3 Es por ello que la Reunión RAN CAR/SAM/3, y en coincidencia con el Doc. 9731 de la OACI, *Manual Internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento*, convino en que los Comités SAR, tanto para fines nacionales como internacionales del SAR ofrecen los medios más apropiados para realizar la coordinación de las actividades SAR. Bajo esta consideración, acordó la Recomendación 6/8 – *Coordinación con las autoridades militares y otras*.

2.4 En dicha recomendación se indica que los Estados que confían en las autoridades militares o en otras fuentes para el suministro de instalaciones SAR se aseguren que existan arreglos suficientes de coordinación de las actividades SAR entre todas las entidades participantes, y consideren el establecimiento de comités SAR, como se recomienda en el Manual IAMSAR (Doc. 9731).

2.5 Cabe señalar que la VI Conferencia de Comandantes en Jefe y Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas Americanas, reunida en Lima, Perú, en el mes de mayo de 1966, al debatir el tema referente al “Rol de las Fuerzas Aéreas Americanas en las operaciones de búsqueda y salvamento” y considerando que todos los Estados americanos son Estados contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional cuyos artículos 25, 37, 38 y 44 tratan sobre aeronaves en peligro, concluyó que era altamente deseable que la OACI convocara una reunión para proceder a la pronta adopción de un Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre todos los Estados Americanos.

2.6 Dicha reunión se efectuó en la Ciudad de Lima con la participación y coordinación de la Oficina Sudamericana de la OACI y luego de una serie de deliberaciones para el tratamiento del texto final del Acuerdo, el día 4 de octubre de 1973, los representantes designados por los Estados participantes suscribieron el “Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento”, asignando al Perú la responsabilidad de que dicho Acuerdo fuera registrado, a través de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en la Sede Central de la OACI.

2.7 Para la OACI, este Acuerdo Multilateral entró en vigencia en el 9 de agosto de 1973 y fue registrado bajo el serial OACI número 2499, manteniendo su vigencia hasta la fecha (ver **Apéndice A** de esta nota de estudio).

2.8 Los temas fundamentales bajo interés del SICOFAA son los siguientes:

- Operaciones Aéreas.
- Recursos humanos, educación y entrenamiento.
- Búsqueda y salvamento y asistencia en casos de desastres.
- Control de vuelos ilícitos.
- Informática y telecomunicaciones.
- Logística.
- Medicina aeroespacial.
- Meteorología.
- Prevención de accidentes aéreos.
- Desarrollo científico y tecnológico.
- Derecho aeronáutico.

2.9 El Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA), como vemos, es una organización apolítica y de carácter voluntario cuyo propósito es promover y fortalecer los lazos de amistad y el apoyo mutuo de los participantes, a través del intercambio de experiencias, medios, entrenamiento e instrucción de personal y todo aquello que facilite la elaboración de procedimientos para actuar en forma combinada, en cumplimiento a lo dispuesto por los respectivos Gobiernos. Por lo cual, todas las administraciones de aviación civil de la Región SAM deberían acceder al fortalecimiento de sus recursos SAR a través de esta organización.

3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio, revisar el Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento del SICOFAA que se adjunta en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio y, de considerarlo pertinente, aprobar el proyecto de Conclusión siguiente:

Proyecto de Conclusión X/X

**Disponibilidad de las administraciones de aviación civil de
Estados SAM del apoyo SAR que brinda el SICOFAA**

Que

- a) Las administraciones de aviación civil que aún no lo han hecho adopten, en la medida de lo posible, la Recomendación 6/8 de la Reunión RAN CAR/SAM/3 para establecer cartas de acuerdos SAR con la Fuerza Aérea correspondiente a su Estado como medio para acceder al apoyo SAR que brinda el SICOFAA; y
- b) Mantengan informada a la Oficina Regional Sudamericana sobre los avances que se logren a ese respecto.

APÉNDICE A

ACUERDO MULTILATERAL

DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

ACUERDO MULTILATERAL DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

PREÁMBULO

CONSIDERANDO que ciertas situaciones que se han presentado en el pasado y que pueden presentarse en el futuro de la aviación han hecho evidente la necesidad de propender a una mayor unificación de las normas y procedimientos que se adopten en cada uno de los Estados Americanos para el suministro de Servicios de Búsqueda y Salvamento;

CONSIDERANDO que los Servicios de Búsqueda y Salvamento de la mayoría de los Estados Americanos son conjuntamente provistos por organizaciones civiles y militares del mismo Estado, en beneficio de la aviación en general sin distinciones;

CONSIDERANDO que la VI Conferencia de Comandantes en Jefe y Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas Americanas, reunida en Lima en el mes de Mayo de 1966, al debatir el tema referente al “Rol de las Fuerzas Aéreas Americanas en las Operaciones de Búsqueda y Salvamento”, concluyó que era altamente deseable que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establecida por el Convenio de Aviación Civil Internacional, convoque una reunión para proceder a la pronta adopción de un Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre los Estados Americanos;

CONSIDERANDO que todos los Estados Americanos son Estados Contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional cuyos Artículos 25, 37, 38 y 44 tratan sobre aeronaves en peligro;

CONSIDERANDO que debe haber amplia cooperación entre los Estados Americanos para la provisión del Servicio de Búsqueda y Salvamento en América y esta cooperación, bien sea ofrecida o solicitada, debe planearse de conformidad con las disposiciones pertinentes de los Anexos 9,

11 y 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (Doc.4444.-RAC/501) y de los Procedimientos Suplementarios Regionales de la OACI (Doc. 7030);

LOS ESTADOS AMERICANOS, TODOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, QUE FIRMAN Y ACEPTAN ESTE ACUERDO RELATIVO A LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO, HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

1 GENERAL

1.1 Cada Estado Parte del presente Acuerdo deberá tomar las medidas necesarias para realizar las Operaciones de Búsqueda y Salvamento en su respectivo territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo y, establecer los detalles para facilitar su participación en la realización de operaciones combinadas de Búsqueda y Salvamento, en la medida de lo practicable.

1.2 Cada Estado Parte del presente Acuerdo se compromete a:

- a) Aplicar las recomendaciones concernientes a los Servicios de Búsqueda y Salvamento del Plan de Navegación Aérea de la OACI, en las partes que corresponden a su territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo;
- b) Establecer los planes detallados para conducir las operaciones eficientes de Búsqueda y Salvamento dentro de las Áreas de Búsqueda y Salvamento (SRR) bajo su jurisdicción;
- c) Aplicar, como mínimo, los procedimientos de Alerta y de Búsqueda y Salvamento basados sobre los procedimientos contenidos en los Anexos 11 y 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional; en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 4444 — RAC/501), y en los Procedimientos Suplementarios Regionales de la OACI (Doc. 7030);

- d) Poner al día dichos procedimientos conforme se actualicen cualquiera de los Anexos y Documentos de la OACI mencionados en el presente Acuerdo;
- e) Continuar con los acuerdos bilaterales que permiten una mejor aplicación del presente Acuerdo Multilateral.

1.3 Siempre que surja un conflicto entre las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI y los términos de este Acuerdo, las disposiciones de la OACI prevalecerán a menos que la totalidad de los Estados, Partes del Acuerdo notifique a la OACI idénticas diferencias a las disposiciones en cuestión.

2 APLICACIÓN

2.1 Notificación de una Emergencia y Acción Preparatoria

2.1.1 Dentro de los términos del presente Acuerdo y de conformidad con las disposiciones pertinentes del Anexo 11 al Convenio de Aviación Civil Internacional, será responsabilidad del Estado que esté suministrando servicios de tránsito aéreo, notificar inmediatamente, por el correspondiente Centro de Control de Área (ACC) o Centro de Información de Vuelo (FIC), al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) apropiado, sobre cualquier aeronave que, operando dentro de la Región de Información de Vuelo bajo su jurisdicción, sea considerada que está en estado de emergencia.

2.1.2 Con este fin y de acuerdo con las disposiciones pertinentes del Anexo 11, será responsabilidad del Estado que esté dando servicio de control de aeródromo o servicio de control de aproximación, notificar, a través de la Torre de Control del Aeródromo (TWR) o de la Oficina de Control de Aproximación (APP) concerniente al Centro de Información de Vuelo (FIC) o al Centro de Control de Área (ACC), si se produce un estado de emergencia de cualquier aeronave bajo el control de esta Torre de Control de Aeródromo (TWR) o de la Oficina de Control de Aproximación (APP).

2.1.3 Será entonces responsabilidad del Estado en donde está situado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) del Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), dentro de la cual se encuentre o pueda encontrarse, la aeronave en emergencia, iniciar, a través de este Centro Coordinador de Salvamento (RCC) cualquier acción que considere necesaria para notificar a los Centros Coordinadores de

Salvamento (RCC) de los Estados Adyacentes, Partes de este Acuerdo, de la existencia de tal emergencia.

2.1.3.1 Cuando en el Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) de responsabilidad de un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) estén establecidos Subcentros de Salvamento (RSC) ubicados en otros Estados, será también responsabilidad del Estado en donde está situado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de esta Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) , dentro de la cual se encuentre, o pueda encontrarse la aeronave en emergencia, iniciar, a través de este Centro Coordinador de Salvamento (RCC), cualquier acción que considere necesaria para notificar a los Subcentros de Salvamento (RSC) de su Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) ubicados en otros Estados Partes de este Acuerdo, de la existencia de tal emergencia.

2.1.4 Si un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) recibe información sobre una aeronave en estado de emergencia dentro del Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) de su responsabilidad, por otro medio que no sea el Centro de Control de Área (ACC) o el Centro de Información de Vuelo (FIC) correspondiente, será responsabilidad del mencionado centro Coordinador de Salvamento (RCC) evaluar la información y determinar a qué fase corresponde la situación de emergencia.

2.1.5 Al recibo de la información provista por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable del Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), dentro de la cual una aeronave se encuentra o puede encontrarse en estado de emergencia, y de acuerdo con el grado de emergencia, será responsabilidad de cada centro Coordinador de Salvamento (RCC) de los Estados adyacentes Partes de este Acuerdo notificados, y de cada Subcentro de Salvamento (RSC) también notificado de acuerdo con 2.1.3.1, tomar la acción que se considere necesaria para preparar sus brigadas de salvamento a fin de prestar la asistencia requerida por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable de la iniciación de las operaciones de Búsqueda y Salvamento, y también notificar a ese Centro Coordinador de Salvamento (RCC), lo más pronto posible de las facilidades de Búsqueda y Salvamento disponibles.

2.1.6 Cada Estado, para el propósito de este Acuerdo, prestará toda la asistencia posible para Búsqueda y Salvamento al Estado que lo requiera y asimismo pondrá sus brigadas de Salvamento al servicio del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) interesado, para el propósito de Búsqueda y Salvamento.

2.1.6.1 Cuando, durante el desarrollo de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento, el Centro Coordinador de Salvamento (SRR) decide delegar autoridad a un Subcentro de Salvamento (RSC) a él subordinado, situado dentro del Área de Búsqueda y Salvamento(SRR) de este Centro Coordinador de Salvamento (RCC) pero en otro Estado, cada Estado, Parte de este Acuerdo, prestará toda la asistencia posible para Búsqueda y Salvamento al Estado responsable por dicho Subcentro de Salvamento (RSC) y pondrá sus brigadas de salvamento al servicio de este Subcentro de Salvamento (RSC), para el propósito de Búsqueda y Salvamento.

2.1.7 Cuando en un Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) que abarque el territorio o aguas de un solo Estado se produzca una emergencia, es de la responsabilidad de este Estado Parte de este Acuerdo dirigir todas las Operaciones de Búsqueda y Salvamento.

2.1.8 Cuando en un Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) que abarque el territorio o aguas de más de un Estado se produzca una emergencia, la responsabilidad de la dirección de las operaciones en la totalidad de esta Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) podrá ser atribuida al Estado donde esté situado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) del Área o bien dividida entre dichos Estados en la forma y extensión que sea fijada por los Estados interesados, en los acuerdos concertados para el establecimiento del plan detallado de operación para el Área de Búsqueda y Salvamento (SRR). En este caso, cada uno de los Estados responsables por la dirección de las operaciones en dicha Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), deberá proceder de acuerdo con el plan detallado de operación para el Área cuando así lo solicite el Centro coordinador de Salvamento (RCC) del Área.

2.1.9 La necesidad de ayuda para el desarrollo de las operaciones de Búsqueda y Salvamento será decidida por el Estado en donde está ubicado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable.

2.1.9.1 Cuando el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) decide delegar, la autoridad de conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento a un Subcentro de Salvamento (RSC) a él subordinado pero situado en otro Estado cuyo territorio esté dentro de su Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), la necesidad de ayuda para el desarrollo de las operaciones de Búsqueda y Salvamento será decidida por el Estado en donde esté ubicado este Subcentro de Salvamento (RSC).

2.1.9.2 En el caso de que se declare una fase de alarma respecto a una aeronave cuya posición se desconoce, será aplicable lo siguiente:

- a) Cuando el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) es notificado de que existe una fase de alarma y no sabe si otros Centros han tomado las medidas apropiadas, asumirá la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas a dicha fase y de consultar con los otros Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) vecinos, con el objeto de designar un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que asuma inmediatamente después la responsabilidad.
- b) A menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) interesados, el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que se designe será el Centro responsable del:
 - Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) en la que estaba la aeronave según su última posición notificada;
 - Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) a la cual se dirigía la aeronave, si la última posición notificada estaba en el límite de dos Áreas de Búsqueda y Salvamento (SRR);
 - Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) del punto de destino de la aeronave, si ésta no estuviese equipada para comunicar por radio en ambos sentidos o no tuviese la obligación de mantener comunicación por radio.
- c) Después de declararse la fase de peligro, el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que coordine las actividades de Búsqueda y Salvamento informará a todos los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) correspondientes a la ruta planeada de la aeronave, así como a aquellos cuyas áreas queden dentro del radio de acción de la aeronave, determinado desde su última posición conocida, de todas las circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes. Igualmente todos los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) correspondientes a la ruta planeada de la aeronave así como aquellos cuyas áreas estén dentro del radio de

acción de la aeronave, determinado desde su última posición conocida, notificarán al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que coordine las actividades de Búsqueda y Salvamento, toda la información relativa al incidente que llegue a su conocimiento.

3 ASISTENCIA

3.1 Solicitud de Auxilio

3.1.1 Cada uno de los Estados tiene la facultad de solicitar la cooperación de otro Estado para utilizar las facilidades SAR de ese Estado cuando, en su opinión, ellas son requeridas.

3.1.2 El Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que solicita el apoyo o, en su lugar, el Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado a este Centro Coordinador de Salvamento (RCC) pero situado en otro Estado y que, por delegación de autoridad, esté conduciendo las operaciones de Búsqueda y Salvamento, deberá enviar un mensaje al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) apropiado, detallando los datos relativos a la misión, número y tipo de aeronaves y buques deseados.

3.1.3 La respuesta a la solicitud de apoyo deberá ser cursada lo más pronto posible.

3.1.4 Para asegurar una coordinación apropiada y efectiva, así como la mayor cooperación, durante el desarrollo de cualquier operación de Búsqueda y Salvamento, el Estado cuyo Centro Coordinador de Salvamento (RCC) tiene la responsabilidad del control de las operaciones SAR y/o el Estado a cuyo Subcentro de Salvamento (RCC) ha delegado autoridad para conducir las operaciones de Búsqueda y Salvamento dentro de un área determinada, deberá aceptar la designación de un Oficial de Enlace de todo Estado que participa en la operación.

3.1.5 El Oficial de Enlace de un Estado que participe en la operación tendrá la decisión final sobre las misiones asignadas a sus brigadas de salvamento u otros medios SAR por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable, o por el Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado, al cual se ha delegado autorización para conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento siempre que, en su opinión, representen o puedan representar un peligro para la vida y/o material y equipo de las brigadas de salvamento u otros medios SAR involucrados.

3.1.6 Cuando un Oficial de Enlace declina llevar a cabo una misión asignada por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) o por el Subcentro de Salvamento (RSC) concerniente de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 3.1.5, él declarará por escrito, lo más pronto posible, las razones por las cuales no procedió a la misión.

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

3.2 Ofrecimiento de Apoyo

3.2.1 Cada uno de los Estados tiene facultad de ofrecer la utilización de sus facilidades SAR a otro Estado cuando, en su opinión, estas facilidades puedan ayudar en la Operación de Búsqueda y Salvamento.

3.2.2 Cuando un Estado desee apoyar a otro Estado en las Operaciones de Búsqueda y Salvamento, enviará un mensaje al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable, conteniendo datos relativos a la misión, número y tipo de aeronaves y buques ofrecidos, cantidad de personal necesario y combustible y lubricantes que se requieran.

3.2.3 El Estado que recibe un ofrecimiento de apoyo (como se menciona en 3.2.2) acusará recibo de inmediato al ofrecimiento y, lo antes posible, hará conocer al Estado oferente la decisión tomada al respecto, indicando, en caso de ser necesario, el tipo de apoyo que se requiere. En caso de que el Centro coordinador de Salvamento (RCC) del Estado que recibe el ofrecimiento haya delegado autoridad a un Subcentro de Salvamento (RSC), a él subordinado pero autoridad para conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento será consultado sobre tal ofrecimiento antes de hacer conocer al Esta oferente la decisión tomada en conjunto al respecto.

4 FACILITACIONES

4.1 Sobrevuelo de Aeronaves SAR

4.1.1 En el caso de pedidos de apoyo de conformidad con el párrafo 3.1.1 supra, se conceptuará que el Estado que solicite apoyo ha otorgado, por la misma solicitud, la autorización para que las brigadas de salvamento ingresen y aterricen en su territorio.

4.1.2 En el caso de ofrecimiento de apoyo, de conformidad con el párrafo 3.2.1 supra, la autorización para que las brigadas de salvamento ingresen y aterricen en el territorio del Estado que adopta el ofrecimiento será considerada como concedida por dicho Estado tan pronto como el ofrecimiento aceptado.

4.1.3 Cuando las brigadas de salvamento de un Estado, en misión SAR en otro Estado, necesiten 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.

4.1.4 Para indicar una “Misión SAR” será suficiente incluir la información pertinente en el formulario de Plan de Vuelo OACI, de acuerdo con las instrucciones vigentes para completar dicho formulario.

4.2 Autorización

4.2.1 Cada Estado acuerda facilitar el ingreso temporal a su territorio de barcos, aeronaves, equipo y repuestos pertenecientes a cualquier otro Estado que esté colaborando en la operación SAR. Estos artículos deberán ser temporalmente admitidos libres de derechos de aterrizaje, de derechos de aduana y otras tasas o cargos. Queda entendido que esta disposición no impide que se apliquen las medidas de sanidad y reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y de cumplimiento de la reglamentación aduanera, si es necesario.

4.2.2 Cada Estado también acuerda facilitar el ingreso temporal del personal de cada uno de los Estados que colaboren en las operaciones SAR y que sea requerido para la búsqueda de aeronaves en peligro o para rescatar supervivientes de accidentes de aeronaves. Este personal será admitido con el mínimo de formalidades sanitarias, de inmigración y policía. Al respecto, cada Estado acuerda que los únicos documentos que el personal SAR necesita presentar para la admisión temporal son la correspondiente autorización y orden de la misión SAR, así como tarjetas de identificación y de salud, emitidas por el Estado concerniente. El personal SAR estará exento de derechos de aduana y otras tasas o impuestos.

4.3 Información

4.3.1 Cada Estado deberá publicar toda la información necesaria concerniente a sus autoridades que controlan la entrada en su territorio y las medidas de control que ellas ejerzan.

5 LOGÍSTICA

5.1 El Estado que solicite ayuda proporcionará, en la medida de sus posibilidades y sin cargo alguno el apoyo material y técnico que las brigadas de salvamento de los Estados que presten ayuda puedan necesitar para la operación de búsqueda y salvamento. Este apoyo material y técnico incluye combustible, lubricantes, mantenimiento, alojamiento, alimento, transporte y asistencia médica. Los repuestos serán suministrados siempre que sea posible bajo la condición de que sean reemplazados o reembolsados.

5.2 Cuando un Estado adopta el ofrecimiento de ayuda de otro Estado para apoyar una misión SAR en su territorio, proporcionará en el mayor grado posible el apoyo técnico y material que las brigadas de salvamento del otro Estado pudieran necesitar para la Búsqueda y Salvamento. Este apoyo técnico y material que deberá ser suministrado en forma de reemplazo incluye combustible, lubricantes, repuestos, mantenimiento, alojamiento y alimentación. El transporte dentro de su territorio y la asistencia médica serán suministrados sin cargo.

6 COMUNICACIONES

6.1 Se acuerda que durante las operaciones SAR se debe poner a la disposición del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) controlador, las comunicaciones especializadas SAR y, en el mayor grado posible, todos los medios de comunicaciones disponibles, incluyendo las comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo y el Servicio Fijo Aeronáutico/Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas, así como cualquier medio de comunicación militar pertinente.

6.2 El Oficial de Enlace asignado al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) tendrá facilidades para enviar a las autoridades de su país mensajes de información necesarios referente a la misión SAR, a través del servicio fijo aeronáutico, libre de pago.

7 ACEPTACION Y VIGENCIA

7.1 Los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional pueden ser Partes en el presente Acuerdo, ya sea mediante:

- a) la firma, sin reserva de aceptación, o
- b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación, o
- c) la aceptación.

7.2 El presente Acuerdo quedará abierto a la firma en Lima, Perú.

7.3 La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno del Perú.

7.4 La adhesión al presente Acuerdo o su ratificación o aprobación se consideran como aceptación del mismo.

7.5 El presente Acuerdo entrará en vigor el nonagésimo día después que dos Estados, de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4 supra, lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado.

7.6 Por lo que se refiere a cualquier otro Estado que sea posteriormente Parte en el presente Acuerdo, de conformidad con los párrafos 7.1, 7.2, 2.3 y 7.4 supra, el Acuerdo entrará en vigor el nonagésimo día después de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

7.7 El presente Acuerdo podrá ser enmendado a propuesta de cualquier Estado participante siempre y cuando la enmienda propuesta no entre en conflicto con las normas, métodos recomendados y procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional. La propuesta de enmienda, será sometida al Gobierno del Perú, el cual en consulta con el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional determinará que la enmienda propuesta no está en conflicto con las normas, métodos recomendados y procedimientos de esta Organización y la hará circular entre todos los Estados participantes. Las enmiendas aprobadas por escrito por las dos terceras partes de los Estados participantes entrarán en vigencia para todos los Estados, excepto para aquellos Estados que hayan notificado su desaprobación por escrito al Gobierno del Perú. El Gobierno del Perú comunicará a todos los Estados participantes la fecha de vigencia de la enmienda así como la relación de los Estados que no la aplicarán.

7.8 Tan pronto como el presente Acuerdo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno del Perú.

7.9 Cualquier Estado participante podrá denunciar el presente Acuerdo por medio de notificación escrita dirigida al Gobierno del Perú, quien inmediatamente informará de ello a cada uno de los Estados participantes. La denuncia surtirá efecto noventa días después de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno del Perú y sólo se aplicará al Estado que haya hecho la denuncia.

7.10 El Gobierno del Perú comunicará a todos los Estados participantes:

- a) toda firma del presente Acuerdo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hace sin reserva o bajo reserva de aceptación;

- b) el depósito de cualquier instrumento de aceptación y fecha del mismo;
- c) la fecha en que el presente Acuerdo entre en vigor de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 7.5 y 7.6 supra;
- d) la denuncia del Acuerdo y la fecha de recibo.

7.11 El presente Acuerdo, redactado en los idiomas español e inglés, teniendo cada texto igual autenticidad será depositado en los archivos del Gobierno del Perú, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados Americanos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo, en las fechas que se indican.

Lima, 10 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Ministro de Aeronáutica y
Comandante General de la Fuerza Aérea

Lima, 11 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Juan Carlos de Marchi
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
De la República Argentina

Lima, 14 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Ciro A. Dargam Cruz
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
De la República Dominicana

Lima, 15 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Jorge Escobari Cusicanqui
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
de Bolivia

Lima, 15 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Enrique Castellanos Carrillo
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
De Guatemala

Lima, 16 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Luis Jerez Ramírez
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de
Chile

Lima, 18 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Ad Referéndum aprobación por Poder Legislativo

Carlos González Demare
Ministro Plenipotenciario del Uruguay

- A17 -

Lima, 29 de Mayo de 1973

Ad Referéndum aprobación por Poder Legislativo

(FIRMADO POR)

Alfonso Rosas Rodas

Ministro Consejero Encargado de Negocios

Ad-interim de Colombia

Lima, 14 de Junio de 1973

(FIRMADO POR)

Julio A. Ortiz López

Embajador Extraordinario y Plenipotenciario

De Costa Rica

Lima, 26 de Junio de 1973

Ad Referéndum

(FIRMADO POR)

José León Sandino

Embajador Extraordinario y Plenipotencario de

Nicaragua

Lima, 4 de Octubre de 1973

Ad Referéndum

(FIRMADO POR)

Fermín Dos Santos Silva
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
Del Paraguay

Lima, 4 de Octubre de 1973

Ad Referéndum

(FIRMADO POR)

Arnaldo G. Soler
Representante del Paraguay en la Conferencia
De Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana

Según Doc-OACI 9181-LGB/319
Registrado en la OACI con el N° 2499
Fecha Entrada en Vigencia para la OACI 9 agosto 1973