



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

SAR/CM — NE/03

05/10/18

**Reunión de implementación de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación Cívico-militar NAM/CAR
(SAR/CM)**

Ciudad de México, México, 5 – 7 de noviembre de 2018

**Cuestión 3
del Orden del Día**

**3.4 Coordinación Cívico-Militar
Necesidad de coordinación cívico-militar (Doc 9554 y Circular 330 de la
OACI)**

CUESTIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN LA COORDINACIÓN CÍVICO-MILITAR

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio da información acerca de la inclusión de cuestiones SAR relevantes a la coordinación cívico-militar en la gestión del espacio aéreo.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la sección 3.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional

1. Introducción

1.1 Es una práctica común que los militares realicen o desempeñen un papel importante en las operaciones de SAR para cumplir o asistir en el cumplimiento de la obligación del Estado de proporcionar servicios de SAR. Desde la perspectiva de proporcionar servicios SAR, la coordinación cívico-militar toma muchas formas. Esto incluye la coordinación durante una respuesta SAR real, la coordinación nacional con otras agencias para determinar la función militar, parte de un acuerdo internacional o un conjunto de procedimientos con un Estado vecino para asistir en la respuesta SAR, u otros tipos de coordinación. Sin embargo, la Circular 330 de la OACI - *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo*, que se está actualizando en el Documento 10088 de la OACI, se centra en la gestión del espacio aéreo. En el Apéndice de esta Nota de Estudio se encuentra el texto en el borrador del Documento 10088 de la OACI para incluir ahora los asuntos SAR relevantes para la coordinación cívico-militar en la gestión del espacio aéreo.

2. Coordinación Cívico-militar en la gestión del espacio aéreo para SAR

2.1 Las autoridades nacionales deben supervisar la coordinación y cooperación cívico-militar en muchas formas diferentes. La discusión en este documento se limita a aspectos relevantes para la gestión del espacio aéreo. La edición 2019 del Manual Internacional de SAR Aeronáutico y Marítimo (IAMSAR), Volumen II, Capítulo 7, *Operaciones Múltiples de Aeronaves* tendrá una guía sobre el establecimiento de áreas de acción SAR. Las autoridades SAR deben hacer arreglos para establecer una reserva temporal de espacio aéreo, áreas de peligro, áreas restringidas u otras categorías adecuadas de área a través de las autoridades estatales apropiadas. En el Apéndice de este documento se propone un texto que se incluirá en el Documento 10088 de la OACI. Este texto proporcionará otra información específica relevante para la gestión del espacio aéreo para la respuesta del SAR. La combinación de orientación en el Manual IAMSAR y el Documento 10088 de la OACI debería permitir que un Estado tenga una buena coordinación y cooperación cívico-militar para una respuesta SAR eficiente y efectiva.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota y analizar la información proporcionada en el Apéndice de este documento sobre la gestión del espacio aéreo para SAR; y
- b) alentar a los servicios nacionales de SAR a familiarizarse con la guía de gestión del espacio aéreo para SAR, tal como se explica en el Manual internacional de SAR aeronáutico y marítimo y en el Documento 10088 de la OACI cuando se publique.

— — — — —

APÉNDICE

Texto Propuesto para el Borrador del Documento 10088 sobre Coordinación Civil Militar de la OACI

6.4 Respuesta SAR

SAR es la búsqueda y provisión de ayuda a las personas que se encuentran en peligro o en peligro inminente, con el objetivo principal de salvar vidas. Es una práctica común que los militares realicen o desempeñen un papel importante en las operaciones de SAR para cumplir o asistir en el cumplimiento de la obligación del Estado de proporcionar servicios de SAR.

Una respuesta SAR efectiva y eficiente suele ser el resultado de una cooperación previa entre las autoridades civiles y militares como parte de sus comités nacionales de coordinación SAR y, también, de los acuerdos SAR con los Estados vecinos. La respuesta del SAR puede involucrar espacio aéreo controlado, espacio aéreo con disponibilidad limitada de servicios de tránsito aéreo, como en alta mar o espacio aéreo no controlado.

El Manual de búsqueda y rescate internacional aeronáutico y marítimo (IAMSAR) proporciona orientación básica sobre la gestión del espacio aéreo para operaciones SAR. El Manual IAMSAR es publicado conjuntamente por la OACI y la Organización Marítima Internacional. Se proporciona orientación específica en el Volumen II para el coordinador de la misión SAR (SMC) y en el Volumen III para instalaciones móviles. La conducción segura de las aeronaves que realizan operaciones SAR debe considerarse una preocupación importante. Si no se garantiza la reserva de espacio aéreo, las aeronaves SAR son responsables de cumplir con todos los requisitos de la ATSU y la OACI. Rutinariamente, todas las aeronaves dentro del área SAR mantendrán su propia separación VFR.

Las operaciones SAR de la aeronave normalmente se llevan a cabo a baja altitud (generalmente entre 1,000 y 3,000 pies sobre el nivel del suelo); pero, a veces, las aeronaves utilizan altitudes medias como unidades de relevo aéreo o como coordinación aérea. La cooperación civil / militar es a menudo un factor clave cuando se trata de garantizar la operación segura de las aeronaves a bajo nivel y, a veces, con poca visibilidad. Este es un proceso generalmente administrado por políticas establecidas por el ente regulador del espacio aéreo superior, y administrado por el intercambio de información y las prácticas de información de vuelo durante los eventos SAR.

Las operaciones SAR tienen prácticas y procedimientos que no son conocidas por muchas autoridades civiles y militares. Por ejemplo, el término "área de acción SAR", derivado de los Procedimientos de la OACI para los servicios de navegación aérea, se utilizaría para establecer una reserva de espacio aéreo SAR. Se puede solicitar a las aeronaves estatales (militares en particular) que cumplan la función de "coordinador de aeronaves" para ayudar a mantener la seguridad de los vuelos y coordinar cuando se utilizan múltiples aeronaves en una operación SAR. Ya sea civil o militar, las aeronaves SAR deben usar la palabra "rescate" en sus distintivos de llamada cuando solicitan un manejo prioritario o cuando se encuentran dentro de un área restringida.

Los tipos de aeronave involucrados incluyen helicópteros y aeronaves multimotor que, durante una respuesta SAR real, requerirán manejo prioritario y acceso sin restricciones al espacio aéreo apropiado. El ATC normalmente enrutará el tráfico IFR fuera del área de acción SAR de acuerdo con las normas de separación ATC apropiadas. En ausencia de instalaciones ATC adecuadas, el control de la aeronave en el área de acción SAR a menudo será de asesoramiento en lugar de directivo.

El Coordinador de Misión SAR (SMC), ya sea militar o civil, está asignado para coordinar la respuesta general del SAR y tiene dos preocupaciones principales para la gestión del espacio aéreo:

- obtener acceso al espacio aéreo controlado cerca de la escena de las operaciones de SAR; y

- establecer un espacio aéreo seguro de operación en el espacio aéreo controlado o no controlado con la ATSU local y la autoridad del espacio aéreo, según corresponda.

El SMC puede solicitar a la autoridad de espacio aéreo que establezca un área segura de espacio aéreo durante las operaciones SAR para minimizar la posibilidad de que las aeronaves que no son SAR interfieran con las operaciones SAR, especialmente en áreas con servicios de tránsito aéreo limitados, como en alta mar. Mientras una operación de SAR está en curso, el administrador principal del espacio aéreo en cuestión debe ser el SMC, no otras funciones operativas como la investigación de accidentes.

El SMC podría coordinar con las instalaciones del ATC durante una misión y debería tener un conocimiento básico de los procedimientos de acceso al espacio aéreo para garantizar la consideración de la seguridad de los asuntos de vuelo. El SMC generalmente no tiene autoridad para controlar el espacio aéreo, ni para proporcionar servicios de tránsito aéreo.

— A3 —

— FIN —