



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

SAR/CM — NE/06

31/10/18

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 2 del
Orden del Día:**

**Acuerdos SAR
2.1 Acuerdos SAR**

ACUERDOS SAR Y CARTAS DE ACUERDO

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota discute la falta de acuerdos de búsqueda y salvamento en la región y busca desarrollar una posible solución.	
Acción:	La acción sugerida se encuentra en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento• Manual IAMSAR, Volumen 1, Apéndice

1. Introducción

1.1 La falta de acuerdos SAR es un problema tanto para los servicios SAR marítimos como para los aeronáuticos. Las discusiones en algunas reuniones regionales de la OACI revela la preocupación de que el formato propuesto de acuerdo SAR (que se muestra en el Manual de IAMSAR, Volumen I, Apéndice I) es demasiado formal y exhaustivo para que lo completen muchos Estados. Una solución propuesta en algunas de estas reuniones es utilizar un formato más simple que el que se proporciona en el Manual de IAMSAR; y, utilizar el concepto de la OACI de 'carta de acuerdo' utilizado por las autoridades de aviación civil en un nivel operacional entre las unidades de servicios de tránsito aéreo (ATS).

2. Análisis

2.1 No hay una razón claramente identificada de por qué tantos Estados no tienen acuerdos SAR. La experiencia indica una variedad de razones, que incluyen problemas de coordinación nacional interna, falta de confianza o cooperación con Estados vecinos, preocupación por delinear/delimitar las coordenadas de la región SAR, etc. Si el problema principal es la falta de consenso nacional o la falta de

voluntad política para negociar un acuerdo SAR, entonces este es un problema interno más allá del formato de acuerdo SAR. Si la principal preocupación es enumerar las coordenadas específicas para delinear/delimitar la región SAR, entonces puede haber otra redacción a considerar.

2.2 El Apéndice I del Manual de IAMSAR, *Acuerdos SAR*, proporciona un formato de acuerdo con secciones que pueden usarse o adaptarse opcionalmente según lo acuerden las Partes. El formato de acuerdo, de cuatro páginas, es exhaustivo y puede contener disposiciones que no son necesarias para todos los Estados; y, señala que se pueden usar términos diferentes en lugar de 'acuerdo'. Si esto no proporciona suficiente flexibilidad para los Estados, entonces la única página de "notas" en el Apéndice I podría ser enmendada para incluir más orientación.

2.3 El acuerdo SAR, o el término que se use, es un método común para completar el requisito de la OMI y la OACI de delinear/delimitar regiones SAR. Esto se ha vuelto más urgente a medida que se implementan las funciones de seguimiento de aeronaves y la localización autónoma de aeronaves en peligro (ADT) del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos. Como se indica en la edición de 2019 del Manual IAMSAR:

El seguimiento de aeronaves y la información de alerta del ADT para aeronaves en situaciones de emergencia deben remitirse rápidamente al operador de la aeronave, a la unidad ATS responsable y al RCC responsable. El intercambio efectivo de esta información a las partes interesadas responsables requiere datos bien definidos, precisos y accesibles sobre las FIR globales y SRR, además de datos de contacto de emergencia confiables las 24 horas para los operadores de aeronaves, las unidades ATS y los RCC.

2.4 El Convenio SAR de la OMI y el Convenio de Chicago de la OACI, Anexo 12, aclaran que 'algún tipo de acuerdo' es necesario. Sin embargo, la OACI y la OMI parecen tener una filosofía diferente para completar los acuerdos SAR. Ciertas disposiciones clave de ambos convenios se enumeran a continuación con la intención de desarrollar una posible forma de avanzar para aumentar la negociación de los acuerdos SAR.

2.5 El Convenio SAR proporciona muchos detalles sobre los Estados (Partes) que completan los acuerdos SAR:

- Párrafo 2.1.4: Cada región SAR se establecerá por acuerdo entre las Partes interesadas. El Secretario General será notificado de tales acuerdos;
- Párrafo 2.1.15: En caso de que las Partes interesadas no lleguen a un acuerdo sobre las dimensiones exactas de una región SAR, dichas Partes harán todo lo posible para llegar a un acuerdo sobre las disposiciones apropiadas según las cuales se provea la coordinación general equivalente de los servicios SAR en la zona; y
- Párrafo 2.1.16: El acuerdo sobre las regiones o los acuerdos a los que se hace referencia en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5 será registrado por las Partes interesadas, o en planes escritos aceptados por las Partes.

2.6 El Anexo 12 de la OACI - Búsqueda y salvamento tiene disposiciones similares a las del Convenio SAR, pero existen diferencias. Las disposiciones del Anexo 12 con respecto a los Estados (Partes) que completan acuerdos SAR incluyen:

- Párrafo 2.1.1.1: las partes de alta mar o áreas de soberanía indeterminada para las cuales se establecerán servicios SAR se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea. Los Estados contratantes que hayan aceptado la responsabilidad de proporcionar servicios SAR en dichas áreas deberán, posteriormente, individualmente o en cooperación con otros Estados, disponer que los servicios se establezcan y proporcionen de conformidad con las disposiciones de este Anexo [Anexo 12]. Nota. - La frase 'acuerdos regionales de navegación aérea' se refiere a los acuerdos aprobados normalmente por el Consejo de la OACI con el asesoramiento de las reuniones regionales de navegación aérea.
- Párrafo 2.2.1: Los Estados contratantes delimitarán las regiones SAR dentro de las cuales prestan servicios SAR. Nota 2. - La delimitación de las regiones SAR se determina sobre la base de consideraciones técnicas y operacionales y no está relacionada con la delimitación de fronteras entre los Estados.

2.7 Una práctica común dentro de la OACI es que las autoridades nacionales de aviación civil utilicen una "carta de acuerdo (LOA)" entre las unidades ATS. La Oficina Regional de la OACI para Asia/Pacífico proporcionó una explicación más clara en su Plan SAR Asia/Pacífico, versión 2.0 de septiembre de 2016, párrafo 2.7: "Un acuerdo SAR puede ser en forma de 'Carta de acuerdo' (LOA) o un Memorando de Entendimiento u otro término aceptable que indique una forma de acuerdo de nivel más bajo para asuntos operacionales entre proveedores de servicios SAR (como los RCC) o un acuerdo más formal para acuerdos entre gobiernos interesados". Esto significaría que un 'acuerdo formal' podría utilizar el formato de acuerdo que se muestra en el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I; y, el tipo de documento LOA se beneficiaría de un formato y contenido menos exhaustivos.

2.8 Si se utiliza un formato y contenido menos exhaustivos, se debe tomar una decisión sobre cuáles son los elementos clave requeridos. La plantilla del Manual IAMSAR tiene 10 elementos: Introducción; Objetivos y Alcance; Responsabilidades; Regiones SAR; RCCs; Cooperación; Finanzas; Solicitud; Modificación; y, Duración, Retirada y Descontinuación. El Ministerio de Asuntos Exteriores a menudo requiere estos elementos. Una pregunta inicial puede ser: ¿Cuál es el rol del Ministerio de Relaciones Exteriores con respecto a los acuerdos SAR?

2.9 Si la principal preocupación es enumerar las coordenadas específicas para delinear/delimitar la región SAR, entonces puede haber otra redacción a considerar. La redacción en el acuerdo podría evitar enumerar coordenadas específicas pero aún así proporcionar dimensiones. Los ejemplos podrían incluir:

1. Usar el concepto y la redacción similar del Convenio SAR, párrafo 2.1.15: "En caso de que las Partes interesadas no lleguen a un acuerdo sobre las dimensiones exactas de una región SAR, esas Partes harán todo lo posible para llegar a un acuerdo sobre los acuerdos apropiados en virtud de la coordinación general equivalente de los servicios SAR se proporciona en el área". En este caso, se podrían mostrar las coordenadas de toda la región o la superposición en lugar de dos SRR independientes. Entonces se especificarían los arreglos de coordinación.

2. Para una SRR aeronáutica, el texto podría referirse al Plan regional electrónico de navegación aérea de la OACI (eANP). Cada región de la OACI mantiene un eANP que incluye detalles de FIR y SRR. La mayoría de las regiones de la OACI están verificando los detalles ya publicados. (La práctica de ICAO es que el SRR se alinee con el FIR inferior).

2.10 A nivel internacional, varios Estados han hablado de firmar una carta de acuerdo SAR (LOA). Todos los Estados podrían beneficiarse si se proporcionara un ejemplo de carta de acuerdo para su consideración.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) considerar si es beneficioso crear un formato adicional de acuerdo SAR más simple; y
- b) discutir posibles pasos iniciales para apoyar a los Estados en la negociación de los acuerdos SAR, cartas de acuerdo similares, u otro termino aceptable de documento o procedimiento para fortalecer la cooperación SAR y la coordinación entre los Estados.