



OACI

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

NACC/DCA/07 — NI/06
06/09/17

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/07)**

Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017

Cuestión 5

del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación
5.2 Efectividad de los mecanismos de implementación de navegación aérea

SITUACIÓN ACTUAL DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información presenta la situación actual de la implementación regional de los requisitos aplicables de Búsqueda y salvamento (SAR), y las acciones de asistencia bajo la Estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) para cumplir con las metas regionales NAM/CAR.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	• Seguridad Operacional • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	• <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300/9) • <i>Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Búsqueda y salvamento</i> • <i>Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (Manual IMSAR)</i> (Doc 9731) • <i>Plan Mundial de Navegación Aérea 2016-2030</i> (Doc 9750-AN/963) • <i>Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP)</i>

1. Introducción

1.1 En general, los usuarios de la aviación y la industria del transporte aéreo esperan una respuesta de Búsqueda y salvamento (SAR) oportuna y adecuada cuando sea necesario. Los Estados necesitan estar preparados de forma adecuada para la prestación de servicios SAR eficientes y efectivos. La colaboración nacional y regional es esencial para alcanzar esta meta.

1.2 El Artículo 25 del *Convenio de Chicago* requiere que cada Estado Miembro se comprometa a proporcionar tales medidas de asistencia a aeronaves en peligro dentro de su territorio como lo encuentre factible, y que permitan, sujeto al control de sus propias autoridades, a los propietarios de la aeronave o a las autoridades del Estado en el que la aeronave se encuentre registrada brindar dichas medidas de asistencia como lo requieran las circunstancias. Cada Estado Miembro, cuando realiza una búsqueda de una aeronave perdida, colaborará en medidas coordinadas que pueden ser recomendadas de vez en cuando de conformidad con el citado Convenio.

1.3 En consecuencia, el Anexo 12 es aplicable al establecimiento, mantenimiento y operación de los servicios SAR en los territorios de los Estados Miembros y en alta mar, y para la coordinación de tales servicios entre los Estados.

2. Antecedentes

2.1 La OACI ha realizado una extensa labor para ayudar a los Estados a satisfacer sus propias necesidades de SAR, y las obligaciones que han aceptado en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, el *Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento para la Seguridad Operacional (IAMSAR)* y el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS)*.

2.2 La Oficina Regional NACC de la OACI ha estado apoyando significativamente a los Estados en el establecimiento de sus sistemas nacionales SAR, mientras fomenta la colaboración entre los Estados para asegurar la asignación adecuada de los recursos humanos.

3. Situación actual

3.1 A través de los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), la Oficina Regional NACC de la OACI mide el estado de implementación SAR en su región. A septiembre de 2017, la Implementación efectiva (EI) SAR en la Región NAM/CAR es de 54.9%. Cuando se hace el mismo análisis en la Región CAR, la EI de SAR baja a 50.3% (55.7% para la Vigilancia SAR y 44.9% para la prestación de servicios).

3.2 Diez Estados del Caribe no han establecido debidamente una entidad que preste, durante las 24 horas, servicios SAR dentro de su territorio y las áreas en las que el Estado haya aceptado la responsabilidad de prestar los servicios SAR y asegurarse que se presten los mismos a personas en peligro.

4. Conclusión

4.1 Existe un alto riesgo de consecuencias negativas para un Estado que no brinde una debida respuesta SAR a una aeronave en peligro, incluyendo, principalmente, la posible pérdida de vidas humanas y posibles pérdidas económicas para industria vitales para el desarrollo económico del Estado, tales como el turismo y el transporte aéreo.

4.2 Un sistema SAR es un componente importante de un sistema integrado de navegación aérea regional y mundial. Para prestar un servicio SAR eficaz y eficiente en la región, es importante que los Estados no sólo se enfoquen en el cumplimiento de sus propias obligaciones nacionales, sino que también tomen en cuenta que su sistema SAR es sólo una parte del amplio sistema regional SAR. Por lo tanto, los Estados necesitan cooperar, colaborar y compartir recursos y conocimientos técnicos con sus vecinos y los Centros coordinadores de salvamento (RCC) de la región, y en particular, los Estados más desarrollados deberían buscar oportunidades para asistir a sus vecinos menos desarrollados.

4.3 A través de la Estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB), la Oficina Regional NACC de la OACI mejorará su asistencia a los Estados en lo que respecta a su reglamentación SAR, vigilancia y prestación de servicios, para aumentar la EI de las PQ relacionados con SAR en la región.