



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

ANI/WG/SAR/TF/2 — NI/04
06/09/21

**Segunda Reunión del Grupo de Tarea de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Grupo de Trabajo sobre
implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR
(ANI/WG/SAR/TF/2)**

En línea, 7 al 9 de septiembre de 2021

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**AUSENCIA DE PROCEDIMIENTOS APROBADOS Y ESTABLECIDOS
EN DECLARACIONES DE MAYDAY POR CONTROLADORES AÉREOS**

(Presentada por COBUSA)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota proporciona información sobre la necesidad de establecer procedimientos que permitan traer mejoras a las diferentes acciones a tomar por parte del personal ATM de la Región	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 12 – <i>Búsqueda y Salvamento</i>• Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR Doc. 9731)• Manual SAR Tracking System de COCESNA

1. Introducción

1.1 La Secretaria del Comité Centroamericano de Búsqueda y Salvamento (COBUSA) en cooperación de COCESNA hace del conocimiento que el manual de usuario y operaciones del Sistema SAR TRACKING SYSTEM que actualmente opera en la región centroamericana y que está implementado en los Estados miembros de COCESNA y cada Sub centro de salvamento (RSC).

1.2 El sistema SAR TRACKING SYSTEM es la herramienta oficial de coordinación de mensajería de emergencia que se recibe por el USMCC.

2. Análisis

2.1 Luego de haber sido aprobado el Sistema de coordinación SAR TRACKING SYSTEM por los miembros del consejo técnico de COCESNA, el cual es representado por cada director de cada Estado Miembro, representados por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, a través de sus RSC (Ente Regulador y Unidades Operativa) y COCESNA a través de su RCC, se acordó adoptarlo en el año 2016.

2.2 *Necesidades del Proveedor SAR*

2.2.1 Se ha identificado que la mayoría de las torres de control y Unidades de Primera Respuesta no cuentan con el equipo necesario para completar una coordinación SAR efectiva y oportuna en la cual se alerte de manera puntual cuando se da un incidente de un reporte por Comunicaciones entre un miembro de tripulación de aeronave y un ATC, por lo que se pide que se efectúe un detalle exhaustivo del equipo necesario y personal operativo para que la capacidad sea eficiente y que garantice la ejecución de las misiones SAR.

2.3 *Presupuesto de las Unidades de Primera Respuesta*

2.3.1 Los Estados han delegado a través de sus Regulaciones Nacionales la responsabilidad a las Unidades de Primera Respuesta, entendiéndose para este efecto a las Fuerzas Aéreas que representan al Estado como Proveedor de Servicios de Búsqueda y Salvamento SAR en calidad de Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento RSC.

2.3.2 Sin embargo, el presupuesto para las misiones no es efectivo, por lo que se debe establecer una estrategia común que permita a los Estados solicitar el apoyo a organismos internacionales a fin de obtener los recursos necesarios para el establecimiento de una Unidad SAR que cuente con lo necesario para salvaguardar la vida de las personas en peligro ya sea en tierra o en el agua. Dicho presupuesto debe ser significado al alcance de las necesidades como, por ejemplo, las siguientes.

- Visitas de los Proveedores de Búsqueda y Salvamento (SAR) adyacentes
- Desarrollo de ejercicios operativos para demostrar la capacidad especialmente en áreas vecinas o Radar Secundario de Vigilancia (SSR)

2.3.3 Para este caso es necesario se promocióne cursos de Búsqueda y Salvamento SAR a fin de lograr que las diferentes instituciones puedan recibir cursos de instrucción enfocados a garantizar un mejor servicio en caso de atender una emergencia. La instrucción deberá estar referida a la documentación de OACI, por ejemplo: Anexo 12- *Búsqueda y Salvamento*, Manual IAMSAR e información operacional que implique la integración de la parte aeronáutico y marítimo con el apoyo de organizaciones afines. De ser el caso, coordinar el apoyo de personal especializado de las Fuerzas Aéreas Centroamericanas, así mismo contar con la formación en caso de que le aplique al Estado del sistema SAR TRACKING SYSTEM debiendo distribuir en un tiempo adecuado para fortalecer los conocimientos. Dentro de este ámbito la participación de los Gestores de Instrucción de cada uno de los Estados tiene un papel fundamental.

3. Conclusiones

3.1 Se hacen las siguientes recomendaciones:

1. Adoptar el Plan Regional SAR con la descripción de cada uno de los RSC y el RCC;
2. Las Unidades Operativas deberán desarrollar un archivo de todas las necesidades para poder realizar la misión SAR;
3. Las Unidades Operativas deberán desarrollar un Presupuesto anual o quinquenal adecuado para poder cumplir con las misiones SAR, que muestre su capacidad operativa, visitas de familiarización y desarrollo de ejercicios operativos SAR;
4. Las Autoridades y Proveedores SAR deben definir en su Manual de Perfil de Puestos las funciones del Coordinador y la formación necesaria para poder cumplir con la competencia idónea al perfil;
5. Las Autoridades y Proveedores de Servicios SAR deben establecer una estrategia técnica para la formación de personal idóneo competente en auditorías internacionales y nacionales;
6. Basándose en los resultados obtenidos, los Estados a través de sus directores deben solicitar a el apoyo y la colaboración a fin de aumentar el nivel de cumplimiento, a través de instrucción y asistencia;
7. Que los Estados hagan una revisión exhaustiva de su marco normativo y adopten los Anexos y documentos tal y como está establecido en el artículo 37 del Doc. 7300 Convenio de Aviación Civil Internacional;
8. Que los Estados (DGACy/o autoridades) realicen la creación del Departamento de Vigilancia de Seguridad (VSO), que incluya las áreas siguientes Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), Gestión de la información Aeronáutica (AIM), Meteorología Aeronáutica (MET), Búsqueda y Salvamento (SAR), Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), Cartas y Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Operación de aeronaves (PANS OPS);
9. Que los Estados organicen la separación del ente Regulador como la del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea;
10. Unificar un formato para las pruebas de las Balizas de Socorro en la frecuencia 406 MHz. Donde se especifique cuando es de Potencia o Transmisión a los satélites;
11. Para poder llevar a cabo este Plan, se debe armonizar en primera instancia los servicios SAR con la parte marítima y los entes de primera respuesta, mediante reuniones que puedan llevar a un acercamiento civil-militar, esto, para cumplir con el Plan Mundial SAR de la OACI y de la OMI;
12. Se debe solicitar la ayuda a los Directores de Aeronáutica Civil, en cuanto al apoyo para poder desarrollar grupos de trabajo cívico-militar a nivel nacional, en donde se encuentre la parte de coordinación y la parte operativa, para poder ir trabajando a la par de las expectativas que tiene la región para poder sacar adelante el Plan Regional;
13. Evidenciar el compromiso de las autoridades de Aeronáutica o de los Estados de la región para que brinden el presupuesto necesario para poder llevar a cabo las operaciones, también el equipamiento, capacitación, ejercicios, entre otros;

14. Teniendo en cuenta que el crecimiento de la navegación aérea y marítima en la región está avanzando a pasos agigantados, los servicios de búsqueda y salvamento no van de la mano con dicho crecimiento, ya que es relegado por las autoridades. Los Estados de la región deben de irse preparando para dar respuesta a cualquier evento SAR que se de en el área de responsabilidad de cada uno;
15. Es importante para las Región levantar una base de datos de manera local estandarizada con COSPAS-SARSAT y por Estado de las inscripciones de radiobalizas ELT, EPIRB y PLB en frecuencia 406MHz, esto, para efectuar mejores coordinaciones y disminuir los tiempos de respuesta en la toma de conocimiento y acción inicial;
16. Se debería armonizar las descripciones de los puestos para el personal SAR para el área Centroamericana, con las respectivas capacitaciones obligatorias, cursos recurrentes y otros cursos necesarios para el buen desempeño del servicio. También se debe instruir al personal de los Servicios de Tránsito Aéreo en materia SAR;
17. En el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), los Estados evidenciaron la falta de personal y de formación, la cual es tema de preocupación en las regiones especialmente en la centroamericana. En la última del mes de agosto recién pasado XIX reunión del Comité de Búsqueda y Salvamento COBUSA los Estados miembros se pronunciaron sobre el tema de la falta de personal, tanto en el ATS, como en el SAR;
18. Se debería instruir y preparar al personal involucrado tanto a nivel técnico de mantenimiento, operadores, inspectores de aeronavegabilidad, pilotos de aeronaves en la adecuada instalación de los diferentes equipos (Radio Balizas) en cuanto al registro la implementación de los cambios de la próxima generación de radiobalizas y de satélites;
19. Hacer del conocimiento por parte de la OACI y de la OMI a las autoridades correspondientes sobre la importancia de efectuar ejercicios SAR para las regiones y la Centroamericana, ya sean individuales o en conjunto;
20. Analizar la falta de tecnología y de comunicaciones (frecuencias) adicional a la Falta de espacios físicos debidamente acondicionados, ya que en muchas de los Estados no se tiene oficina de coordinación SAR en las autoridades de Aeronáutica Civil para realizar operaciones conjuntas cívico militar.