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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/09 — NE/15
16/08/24

Novena Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/09)
Ciudad de México, México, 30 de septiembre al 4 de octubre de 2024

Cuestión 4 del Orden del Día: **Seguimiento al plan de trabajo 2023-2024 del NACC/WG**

INFORME DE AVANCES DEL GRUPO DE TAREA DE IMPLEMENTACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR/TF)

(Presentada por el Relator del SAR/TF)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta el avance logrado por el Grupo de tarea de Implementación de Búsqueda y Salvamento (SAR/TF) desde su informe de avance anterior. Esta Nota incluye detalles de las actividades realizadas y llama la atención sobre puntos que ameritan la atención de toda la NACC/WG.

Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran en la Sección 6.
Objetivos Estratégicos:	• Seguridad Operacional • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	• Convenio sobre Aviación Civil Internacional • Anexo 12 – *Búsqueda y Salvamento* • Informe Preliminar de la Quinta Reunión del Grupo de Tarea de Implementación de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/SAR/TF/5), Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, 23 al 27 de septiembre de 2024.

1. Introducción

1.1 El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) es un elemento esencial para garantizar un sistema global de aviación seguro, que permita responder de manera eficaz ante situaciones que pongan en riesgo la vida de los ocupantes de las aeronaves, sin importar en el espacio aéreo o territorio en que se encuentren.

1.2 Los Estados contratantes, en forma individual o en cooperación con otros Estados, deben disponer lo necesario para establecer y prestar prontamente servicios SAR dentro de sus territorios, o en los espacios aéreos en los que hayan asumido la responsabilidad mediante acuerdos regionales, para asegurar que se preste asistencia a personas en peligro. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

1.3 La prestación de los servicios SAR es una parte indivisible de las responsabilidades de los Estados con respecto a la prestación de servicios de navegación aérea, como parte del Convenio. Todos los usuarios del espacio aéreo deben ser garantizados con un servicio SAR eficaz y eficiente, consistente con los requisitos internacionales asumidos por los Estados por estos espacios aéreos en los que han acordado proporcionar los Servicios de navegación aérea (ANS).

2. Antecedentes

2.1 Durante la quinta reunión del Grupo de Tarea para la Implementación de la Navegación Aérea en las Regiones NAM/CAR (ANI/WG), se formó un Grupo de Tarea para la implementación SAR (SAR/TF) con el fin de agilizar las actividades relacionadas con la implementación SAR y mejorar la cooperación regional para cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI del Anexo 12 – *Búsqueda y Salvamento*, así como los objetivos acordados a nivel regional.

2.2 El objetivo de este grupo de tarea es desarrollar e implementar un programa de trabajo para asegurar la prestación continua y coherente de servicios SAR en las regiones NAM/CAR, de acuerdo con el Plan SAR para la Región CAR, así como las metas regionales acordadas.

2.3 Desde el año 2019 el SAR/TF lleva a cabo reuniones anuales, normalmente acompañadas de talleres de refrescamiento sobre los principales conceptos del servicio SAR, así como las mejoras esperadas para estos servicios.

3. Principales retos

3.1 Según los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), la implementación efectiva (EI) del área SAR en la Región CAR tiene un 54%. Podemos usar esto como referencia para identificar los principales retos de la coordinación SAR en la Región CAR.

3.2 Falta de organización de los servicios SAR acorde con los requisitos del Anexo 12.

3.2.1 Las dificultades que enfrenta la prestación de los servicios SAR en la Región CAR, vienen muy ligadas a la falta de reconocimiento de la importancia de la coordinación SAR como parte de las operaciones normales para la prestación de los ANS. Desafortunadamente, todavía en varios Estados de nuestra Región se mantiene la noción de que los servicios SAR son un componente temporal que se activa solamente en caso de accidentes. La falta de conocimiento de las actividades rutinarias de la coordinación SAR lleva a suponer que los servicios SAR pueden organizarse de manera espontanea y sin una estructura definida ante un evento que los requiera, ignorando que el tiempo y los procedimientos prestablecidos, periódicamente revisados y ensayados, inciden significativamente en la posibilidad de rescate de los ocupantes de aeronaves que sufren un accidente.

3.2.2 9 Estados de la Región CAR no han hecho los arreglos para el establecimiento y la prestación de los servicios SAR en su territorio o en las áreas que estos Estados han asumido la responsabilidad de prestar estos servicios.

3.3 Falta de personal SAR competente y con experiencia

3.3.1 Debido a la falta de conocimiento de las funciones del servicio SAR, la Región CAR carece de personal SAR suficiente, y con las debidas competencias de formación y experiencia para prestar las funciones necesarias del servicio SAR.

3.3.2 Se asume, erróneamente, que el personal que presta las funciones SAR puede hacerlo sin la debida formación o como un trabajo adicional a otras funciones relacionadas con los ANS. En varios casos, el personal SAR que ya ha sido formado y que ha acumulado la experiencia requerida, es reemplazado por personal sin la debida formación y experiencia.

3.3.3 9 Estados de la Región CAR no aseguran que cada Centro de coordinación de salvamento (RCC) o Subcentro de salvamento (RSC) emplee suficiente personal competente para las funciones de coordinación y de operaciones SAR. 12 Estados de la Región CAR no aseguran que sus RCC o RSC cuenten con personal las 24 horas del día que domine el uso del idioma inglés.

3.4 Falta de procedimientos operacionales SAR para los RCC y RSC.

3.4.1 Varios Estados de nuestra Región que han asumido la responsabilidad para el establecimiento de RCC y RSC, lo han hecho sin el debido desarrollo de procedimientos operacionales SAR.

3.4.2 8 Estados de la Región CAR no han establecido un RCC o RSC en cada Región SAR, según la responsabilidad que han asumido mediante los acuerdos regionales de navegación aérea. 12 Estados de la Región CAR no aseguran que cada RCC o RSC haya preparado planes de operaciones para la conducción de operaciones SAR.

3.5 Falta de acuerdos SAR.

3.5.1 La falta de acuerdos SAR es un problema que desafortunadamente se mantiene en la Región CAR. Aún los Estados con mayores recursos y con los sistemas de coordinación y respuesta SAR más avanzados, fundamentan su sistema SAR sobre la firma de acuerdos de colaboración SAR.

3.5.2 13 Estados de la Región CAR no aseguran que sus organizaciones SAR coordinan sus operaciones con las organizaciones SAR de Estados vecinos. 11 Estados de la Región CAR no han establecido las condiciones para que las unidades SAR de otros Estados puedan entrar en su territorio en la búsqueda del sitio de ocurrencia de un accidente o para rescatar posibles sobrevivientes.

3.6 Falta de ejercicios SAR

3.6.1 Los ejercicios SAR son una valiosa herramienta para evaluar el funcionamiento del sistema SAR, detectar no conformidades, y evaluar la eficacia de la respuesta SAR antes de que ocurran situaciones indeseadas.

3.6.2 11 Estados de la Región CAR no aseguran que el personal SAR esté regularmente entrenado y que se lleven a cabo periódicamente ejercicios SAR (SAREX).

4. Actividades SAR en la Región CAR.

4.1 Del 13 al 16 de mayo de 2024 se llevó a cabo un ejercicio interregional SAR (SAREX) organizado por Francia. El propósito de este SAREX fue evaluar los procedimientos operacionales SAR, las Cartas de Acuerdo (LoAs) y la respuesta SAR, ensayando varios escenarios de contingencia que involucró a las Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRRs) de Cayena, Paramaribo y Piarco, y los RCCs y RSCs asociados de las SRR mencionadas anteriormente.

4.2 Mediante este SAREX se pudo conseguir los siguientes resultados:

- se llevó a cabo un ejercicio de mesa SAR para un evento, en los límites de los espacios aéreos de Martinica y Barbados, en el marco de la Región de Búsqueda y Salvamento de Piarco.
- Se evaluaron los procedimientos de coordinación SAR para el RCC de Piarco, el RSC Aeronáutico de Pointe à Pitre, el RCC marítimo de Fort de France y el RSC de Barbados.
- Se evaluó el estado de los acuerdos SAR en la subregión del Caribe oriental.

5. Conclusiones

5.1 Los resultados de la USOAP muestran de manera objetiva el estado de la prestación SAR en la Región CAR. Las últimas auditorias realizadas en la Región son un indicativo de la tendencia estática o en declive de la prestación de los servicios SAR.

5.2 Es necesario que los tomadores de decisión de la Región puedan tener conocimiento de la situación real de la prestación de los servicios SAR y de las responsabilidades que cada Estado tiene para asegurar el funcionamiento del sistema SAR a nivel global.

5.3 El ejercicio SAR organizado por Francia es una muestra proactiva del compromiso de este Estado, que debe ser analizado y replicado por los demás Estados de la Región CAR.

6. Acciones sugeridas

6.1 Se invita a la Reunión a:

a) tomar nota de la información provista en esta Nota de Estudio;

b) reiterar el compromiso con respecto a la prestación de los servicios SAR en las Región CAR;

c) tomar nota de los principales retos detallados en la Sección 3 de esta Nota de Estudio y hacer recomendaciones que sirvan a mejorar la prestación de los servicios SAR en la Región CAR; y,

d) tomar cualquier acción adicional que se considere necesaria.

— FIN —