



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/RAP/03 — NE/15  
04/03/25

**Tercera reunión de relatores/as del Grupo de Trabajo de Norteamérica,  
Centroamérica y Caribe (NACC/WG/RAP/03)**  
(Oficina Regional NACC de la OACI, del 24 al 27 de marzo 2025)

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**NACC/WG: Actualización de las necesidades regionales de NAM/CAR y los  
objetivos del NACC/WG, su estructura y los mecanismos de revisión y reporte  
(Dashboard)**

**PRIORIDADES PARA LA PROVISIÓN DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN LAS  
REGIONES NAM/CAR**

(Presentada por el Relator del Grupo de Tarea de Apoyo a la Implementación SAR)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta Nota de Estudio resume las principales prioridades para la provisión de los servicios de búsqueda y salvamento en las Regiones NAM/CAR y solicita apoyo para las iniciativas comunes.	
<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 6
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informe final de la Quinta Reunión del Grupo de Tarea de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/SAR/TF/5) Ciudad de México, México, 25 al 27 de septiembre de 2025</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 La aviación civil es el medio de transporte más seguro del mundo, gracias a la integración de múltiples controles y sistemas que hacen que cada vuelo cumpla con los más estrictos estándares de seguridad. Sin embargo, todavía queda una reducida posibilidad de situaciones indeseadas que puedan afectar la seguridad de las operaciones y la vida de los pasajeros.

1.2 El Convenio sobre aviación civil internacional establece que cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que están matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

## **2. Prioridades respecto a la provisión de los servicios SAR en las Regiones NAM/CAR**

2.1 El mecanismo más objetivo con que contamos para conocer las prioridades que deben ser atendidas sobre la provisión de los servicios SAR en las Regiones NAM/CAR son los resultados de las auditorías a la vigilancia de la seguridad operacional realizadas por el programa USOAP de la OACI.

2.2 El programa USOAP tiene 16 preguntas de protocolo (PQs) que evalúan tanto la provisión como la vigilancia de los servicios SAR, dentro del área de los servicios de navegación aérea. Este resultado muestra las principales falencias regionales del sistema SAR, por lo que de esto se deriva las principales áreas donde se requiere apoyo.

### *2.3 Dificultades para el establecimiento del servicio SAR*

2.3.1 10 Estados no han hecho los arreglos para el establecimiento de los servicios SAR, acorde con los requisitos del Anexo 12, en el área en que han aceptado responsabilidad para la provisión de estos servicios.

2.3.2 9 Estados no han establecido centros coordinadores de salvamento (RCC) o subcentro coordinadores de salvamento (RSC), según corresponda, para cada Región de Búsqueda y Salvamento (SRR). Dentro de estos se encuentran 3 que tienen responsabilidades para establecer RCC. La falta de establecimiento de los RCC incide en la falta de la adecuada organización de los servicios SAR en toda la SRR de la cual uno o varios Estados dependen.

2.3.3 12 Estados no aseguran que su RCC/RSC haya preparado planes de operaciones detallados para la conducción de sus operaciones SAR.

### *2.4 Falta de Acuerdos de Coordinación SAR*

2.4.1 14 Estados de las Regiones NAM/CAR no aseguran que su organización SAR coordine sus operaciones con las organizaciones SAR de Estados vecinos. Esta coordinación es meramente operacional y crítica para el correcto desenvolvimiento de las actividades de búsqueda y salvamento.

2.4.2 12 Estados de las Regiones NAM/CAR no han establecido acuerdos para permitir, acorde con las condiciones prescritas por sus propias autoridades, la entrada en su territorio de las unidades SAR de otros Estados para la búsqueda de aeronaves accidentadas y/o posibles sobrevivientes.

2.4.3 8 Estados no han establecido los mecanismos para asegurar que sus RCC proporcionen asistencia a otros RCCs.

### *2.5 Limitaciones de personal capacitado y suficiente para las operaciones SAR*

2.5.1 10 Estados no aseguran que cada RCC y/o RSC emplee personal calificado suficiente para llevar a cabo las funciones SAR de coordinación y operacional.

2.5.2 12 Estados no aseguran que su personal SAR sea regularmente entrenado y que ejercicios SAR sean organizados.

2.5.3 La Región CAR, en particular, tiene limitaciones para contar con entrenamiento especializado para la coordinación SAR, puntualmente en el idioma inglés.

### **3. Evaluación de los Elementos Constitutivos Básicos (BBBs).**

3.1 Por mandato del NACC/WG, el Grupo de Tarea de apoyo a la implementación SAR (SAR/TF) analizó la tarea de evaluar el estatus de los BBBs en la Región CAR.

3.2 El SAR/TF decidió que hacía falta más apoyo por parte de la Secretaría para recopilar información sobre los posibles mecanismos utilizables para cumplir con esta tarea. Del mismo modo, el Relator del SAR/TF informó a la reunión NACC/WG los desafíos identificados para cumplir con esta asignación, y sugirió el desarrollo de un proyecto regional para realizar esta evaluación con base en evidencia, incluyendo visitas presenciales a las instalaciones SAR de los Estados.

### **4. Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS)**

4.1 El GADSS se estableció para mitigar los desafíos del sistema mundial de navegación aérea con respecto a la identificación y localización oportunas de aeronaves en peligro. El GADSS proporciona un enfoque eficaz y coherente a nivel mundial para mejorar los procedimientos de alerta de los servicios de búsqueda y salvamento al abordar una serie de áreas clave de mejora.

4.2 El GADSS tiene tres funciones principales:

1. Seguimiento de aeronave - Requisito del operador de aeronaves desde 2018.
2. Seguimiento autónomo de la situación de peligro (ADT) – Equipamiento de aeronaves nuevas.
3. Localización posterior al vuelo (equipo ADT no es requerido operar luego de un accidente y posible problema de localización con 121.5 Mhz)

4.2 El SAR/TF aprobó una guía para apoyar a los servicios de búsqueda y salvamento sobre la implementación de ADT para aeronaves en vuelo. La capacitación del personal de control de tránsito aéreo en estos nuevos procedimientos debe ser una prioridad regional.

### **5. Conclusiones**

5.1 Nuestra región sigue teniendo como prioridad el establecimiento de los servicios SAR, acorde con las normas y métodos recomendados del Anexo 12 y los lineamientos del Manual IAMSAR. El NACC/WG debe seguir enfocado en apoyar la implementación de los servicios SAR, priorizando aquellos Estados con responsabilidades para el establecimiento de RCCs.

5.2 La falta de acuerdo SAR impacta negativamente el desarrollo de las actividades SAR. A falta de acuerdos debidamente firmados, las actividades se realizan sin adecuada planificación, lo que pone en riesgo la eficacia de la respuesta. El apoyo del NACC/WG a la firma de acuerdos operacionales SAR, del mismo tipo de los firmados entre unidades de los servicios de tránsito aéreo, mejoraría las capacidades regionales de respuesta SAR.

5.3 La falta de personal SAR, con las competencias requeridas y en número suficiente, es un reto que afecta a la mayoría de los Estados, especialmente a los Estados más pequeños que no tienen

fuentes autónomas para la formación de su personal. La cooperación internacional, y el apoyo de los Estados con sistemas SAR más avanzados, es la única alternativa posible para cumplir con los requisitos de entrenamientos más complejos. Se sugiere motivar a los centros de instrucción de la Región a definir planes de carrera para el personal aeronáutico, incluido el personal SAR. Del mismo modo, se considera como una prioridad la realización de ejercicios SAR (SAREX) como un mecanismo de evaluación de los procedimientos existentes.

5.4 La evaluación de los BBB SAR es una tarea que proporcionará información muy valiosa para el desarrollo de planes de apoyo específicos con respecto a la provisión de estos servicios. La definición por parte del NACC/WG de criterios objetivos para la realización de esta evaluación apoyaría la definición de programas de trabajo realistas y bien fundamentados.

5.5 Consideramos importante alcanzar el cumplimiento con las Normas y Métodos Recomendados por la OACI, haciendo ver la necesidad de que los Estados dispongan de los presupuestos apegados a sus necesidades para el fortalecimiento de los servicios SAR.

5.6 La colaboración civil militar es una pieza importante en la respuesta SAR, por lo que el involucramiento de las autoridades militares redundará significativamente en esta integración.

5.7 Se insta a los Estados extender los esfuerzos en beneficio común de las diferentes regiones en esta materia, ya que un buen sistema SAR, adecuadamente capacitado, apoyado financieramente, tecnificado y con el equipamiento adecuado puede lograr una respuesta inmediata para atender las emergencias de socorro y salvar muchas vidas.

## **6. Acciones sugeridas**

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información provista en esta Nota de Estudio;
- b) Apoyar las conclusiones de la Sección 5;
- c) Sugerir cualquier acción adicional que se considere necesaria.

— — — — —