

Retos para lograr la interacción de la fuerza aérea con DICAPI en acciones de búsqueda y rescate de accidentes aéreos en el mar

Challenges to achieve the air force's interaction with DICAPI in search and rescue actions of aviation accidents at sea

Recibido: 19 de agosto del 2019 | Aceptado: 15 de octubre del 2019

David Fernando Velásquez Portella

<https://orcid.org/0000-0002-7440-2702>

Es Magister en Ciencias Políticas y Sociales con mención en Defensa y Dinámicas Industriales de la Universidad Pantheon Assas Paris-II en Francia.

Email: davidvelasquezp@gmail.com

53

Resumen: El siguiente artículo estudia la conveniencia de integrar los esfuerzos operativos y logísticos de dos Instituciones del Estado con la finalidad de optimizar la eficiencia durante las misiones de búsqueda y rescate cuando se produzca el accidente de una aeronave en el área marítima de responsabilidad del estado peruano. Tomando en cuenta que esta área abarca aproximadamente 3,000 millas náuticas desde su costa, la articulación de estrategias para la cooperación interinstitucional y la integración de capacidades operacionales para el traslado oportuno de aeronaves, buques y personal al lugar del siniestro, resulta un factor clave. A pesar de la baja probabilidad que una aeronave se accidente frente a la costa peruana, representa un gran impacto para la sociedad y la imagen internacional del país. Para el análisis del tema se empleó un diseño metodológico cualitativo, basado en un modelo inductivo. Se analizaron tres dimensiones: doctrina, interoperabilidad y normatividad. Para la medición de los resultados: Entrevista, realizada a un total de seis personas expertas en un formato de preguntas abiertas. Análisis documental, efectuado a leyes, normas, planes, manuales, procedimientos y otros documentos relacionados. Observación indirecta, verificada en las instalaciones de la FAP y DICAPI, con la finalidad de conocer los diferentes mecanismos de respuesta que manejan ambas instituciones ante la activación de una radiobaliza, sea esta marítima o aérea. Los

resultados encontrados fueron evaluados en una matriz de análisis transversal cualitativo, concluyéndose que existe un inadecuado nivel de coordinación entre las organizaciones responsables, situación que dificulta la integración de los esfuerzos operativos y logísticos. Asimismo, no se han registrado experiencias compartidas de ambas organizaciones, por lo que no se pudo realizar un correcto estudio práctico de la efectividad de ambos sistemas por la carencia de lecciones aprendidas. Estas carencias evidenciaron la necesidad de desarrollar y formular una Estrategia Nacional de Búsqueda y Salvamento.

Palabras clave: doctrina, interoperabilidad, normatividad, cooperación interinstitucional, integración de capacidades.

Abstract: The following article discusses the convenience of integrating the operational and logistical efforts of two State Institutions in order to optimize the efficiency during maritime rescue and search missions in case of an aircraft accident within the maritime area under Peruvian responsibility. Considering that this area covers approximately 3,000 nautical miles from the coast, the development of joint strategies for cooperation and the integration of operational capacities for the quick transfer of aircrafts, ships and personnel to the place of the accident is a key factor. Despite the low probability that such an accident would take place in front of the Peruvian coast, it would be a major impact for society and the country's international image. For this analysis, was employed a qualitative methodological design based on an inductive model, and were studied three dimensions: doctrine, interoperability and normativity. In order to assess the results, first was conducted an unstructured interview at a sample of six expert who answered a set of ten open questions. Second, a documentary analysis, which involved the revision of laws, standard operational procedures, manuals, plans and other related documents. Third, the indirect observation of the response mechanisms carried out by the Air Force and the Captaincies and Coast Guard General Directorate at the activation of a radio beacon, whether maritime or airborne. The results were evaluated in a qualitative cross-cutting analysis matrix, concluding that there is an inadequate level of coordination between the two competent institutions. This situation complicates the integration of operational and logistical efforts and reduces the respond capacity. Furthermore, the absence of joint experience in both institutions has not allowed to do a diagnosis to understand the effectiveness of the whole system due the lack of lessons learned. These gaps demonstrate the need to develop and formulate a National Search and Rescue Strategy

Key words: doctrine, interoperability, regulations, interinstitutional cooperation, integration of capabilities.

INTRODUCCIÓN

El presente artículo examina y plantea la conveniencia de lograr una respuesta integral en las operaciones de búsqueda y rescate, articulando las misiones que realiza la Fuerza Aérea del Perú - FAP con las que realiza la Dirección General de Capitanías y Guardacostas - DICAPI, cuando ocurra algún infortunio acuático. Esta denominada interacción, se entiende como la participación y trabajo de manera coordinada y oportuna de personal y medios de ambas instituciones con el objetivo de actuar en un determinado escenario donde exista riesgo inminente para la vida de los pasajeros de una aeronave accidentada (MINDEF, 2003).

La ejecución de acciones coordinadas entre las dos entidades se convierte en un aspecto de vital importancia durante la ubicación del lugar exacto donde ocurrió el accidente. Las probabilidades de supervivencia a un evento de esta naturaleza son relativamente escasas debido a lo hostil del medio acuático y a lo extenso del área de responsabilidad del mar peruano.

En este contexto, el envío oportuno de las unidades del componente naval hasta el lugar del accidente y el soporte del componente aéreo a estas unidades, requiere un nivel elevado de aprestamiento, tanto logístico como operativo de las mismas. Alcanzar este nivel significa invertir en equipamiento y entrenamiento, algo que afecta directamente el presupuesto de ambas instituciones (MINDEF, 2003).

Al examinar las oportunidades e inconvenientes de este accionar de forma coordinada se pretende encontrar puntos en común, a fin de proponer alternativas para mejorar el servicio de búsqueda y rescate que brinda el Estado.

Entre las principales causas que dificultan esta coordinación, se mencionan las siguientes: la falta de una doctrina SAR conjunta, la escasa interoperabilidad entre las plataformas de ambas instituciones, la falta de una normativa clara que promueva la cooperación interinstitucional en base a una estrategia nacional o política integrada dirigidas a estas ejecuciones, etc. Una vez conseguido revertir los efectos que producen los vacíos encontradas, se logrará brindar una respuesta eficiente cuando intervengan ambos sistemas SAR.

El estudio de esta situación problemática se llevó a cabo para intentar responder a la siguiente pregunta: ¿Por qué resulta particularmente difícil que la FAP y DICAPI logren articular estrategias que les permita optimizar la búsqueda y salvamento de una aeronave que haya sufrido un accidente en el mar?

En base a esta interrogante, se identificaron las relaciones de ambas organizaciones y se tomaron como referencia tres dimensiones: la primera, concerniente a la doctrina operacional que es empleada en este tipo de labores, la segunda, relacionada con la interoperabilidad que existe entre ambas por tratarse de funciones similares pero ejecutadas en diferentes ámbitos, la tercera, relacionada con la normatividad, referida al marco jurídico que regula la intervención de cada institución en este tipo de operaciones.

MARCO DE REFERENCIA DE LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

En 1948, se crea en Ginebra, la OMI, como una organización dependiente de la ONU cuyo objetivo principal era fomentar la ayuda entre los países miembros con la finalidad de incrementar los mecanismos de seguridad en navegación marítima, así como promover una cultura de conservación del medio ambiente para evitar la contaminación del mar. Veinte años después, en 1968, el Perú se convierte en miembro activo de esta organización (OMI, 1948).

El convenio más promovido por la OMI, el cual tuvo su origen después del hundimiento del RMS Titanic, fue el acuerdo firmado sobre seguridad y protección de los humanos en altamar, denominado SOLAS-74. Esta alianza normaba aspectos de seguridad marítima, tales como: el diseño de las embarcaciones, sistemas de extinción de fuego, dispositivos de salvamento, radiocomunicaciones, etc. Del mismo modo, en 1979 se suscribió un acuerdo que impulsaba el salvamento denominado Convenio SAR-79, el cual sigue siendo utilizado como herramienta para la conformación y estructuración del procedimiento de búsqueda y rescate en el mar de los países miembros.

En la actualidad, el incremento del tráfico marítimo mercante y pesquero ha traído como consecuencia un aumento en la ocurrencia de siniestros y accidentes en el mar. Esta situación demanda que los países cuenten con organizaciones eficientes en materia de auxilio y socorro marítimo. Estas organizaciones deben contar con capacidades operacionales, embarcaciones o plataformas aéreas, que les permitan actuar tan pronto como sea requerido. En este sentido, las unidades de búsqueda y rescate se constituyen en el elemento de acción de los Estados.

En este sentido, identificar, localizar y atender a las embarcaciones que se encuentren en riesgo se ha convertido en una preocupación para los países costeros. La intervención de los Estados se justifica en virtud de la suscripción, ratificación, adhesión y compromiso de los diferentes convenios firmados, los cuales son parte integral del derecho internacional marítimo.

Así, en 1981, con la promulgación del D.S N° 039-81-MA el Perú se compromete a cumplir a lo dispuesto que establece el acuerdo SOLAS-74. De la misma manera,

en 1988 con la R.L N° 24820 se somete a respetar lo establecido en el convenio SAR-79. La ratificación de estos dos convenios internacionales, reafirma el compromiso del Estado peruano como un país con una fuerte tradición marítima.

RETOS DE LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN EL ÁMBITO NACIONAL

Debido a su posición geoestratégica en la cuenca del Pacífico, el Perú desempeña un importante rol en el ámbito marítimo regional. Por esta razón, el Perú es responsable del área que establece el apoyo en las singladuras, a los procedimientos de radio y advertencia a las embarcaciones, también denominada NAVAREA XVI3. Esta área le fue asignada al Perú mediante la Resolución A.706 (17) de 1991 por la OMI.

Asimismo, está dispuesto en la Ley peruana, que la DICAPI salvaguarda a aquellos individuos cuya vida está en riesgo inminente de perder la vida en el mar, independientemente que estas se encuentren en plataformas navales o aéreas. Estas acciones se deben ejecutar conforme a toda ley nacional y mecanismo extranjero que el país ha suscrito, o en su defecto tomando en cuenta de forma comparada el derecho marítimo internacional. (D.L. N° 1147, 2012).

Los procedimientos de salvaguardo marítimo requieren el uso sustancial de recursos públicos, los cuales, para el caso peruano y las instituciones encargadas, son cada vez más escasos. Desplazar embarcaciones hasta un lugar en el mar, alejado de la costa, exige un presupuesto dedicado para que estos lleguen de forma oportuna y segura. Considerando el área comprendida desde el litoral peruano hasta el meridiano 120° W, área de la cual el Perú es garante, toda labor de peritaje y salvamento realizadas en dicha zona incrementarán significativamente el esfuerzo operativo de la MGP.

La DICAPI depende orgánica y funcionalmente de la MGP y realiza estas acciones en el mar empleando medios y personal de dicha institución. En tal sentido, también emplea parte del presupuesto de la misma. Su personal es altamente especializado y requiere medios (buques y aviones) de dicha Institución para el cumplimiento de sus funciones (D.L. N° 1138, 2012).

Sin embargo, el presupuesto del pliego de Defensa ha venido reduciéndose progresivamente durante las últimas dos décadas. Esta disminución afecta directamente el presupuesto para el desempeño funcional de las Instituciones Armadas, que corresponde al funcionamiento operativo de la fuerza, el cual está orientado al cumplimiento de su misión. Palomino (2004) sostiene que, estos representan los verdaderos presupuestos de carácter operacional que las FF.

AA disponen para cumplir con la Constitución, este cometido está referida al resguardo de la soberanía e integridad territorial. (p. 112).

La MGP también se ve afectada por esta situación, debiendo reorientar los limitados recursos económicos a la consecución de otras funciones que el Estado le exige. En este sentido, se requiere tener una nueva perspectiva que permita optimizar los recursos que demanden un mayor esfuerzo de personal y medios. Esta situación se confirma en base a las bajas previsiones que tiene el Banco Mundial en materia del producto bruto interno (PBI) para los países latinoamericanos.

La DICAPI contempla en el marco de su estrategia, el desafío de mejorar constantemente los sistemas que contribuyen a tener un mejor control del tránsito marítimo. En tal sentido, ha implementado un sistema que muestra la ubicación de todas las embarcaciones que atraviesan el área antes mencionada. Este sistema permite conocer los ingresos a aguas jurisdiccionales de naves, sus posiciones, rumbo y velocidad de desplazamiento, puertos de zarpes y destino, etc.

Del mismo modo que Estado peruano establece las prerrogativas de la DICAPI, en la Ley de la Fuerza Aérea del Perú, se establece que dentro del ámbito de las operaciones que esta realiza, es la responsable de controlar, vigilar y defender el espacio aéreo del país, que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas. Este último, es también el espacio donde se desarrollan el espectro de operaciones de la MGP. (D.L N° 1139, 2012).

En lo referente a la aviación civil comercial, la Ley de Aeronáutica Civil peruana, establece los ámbitos de competencia referentes al rescate en aire y mar, disponiéndose que si se produjera en zona marítima una desgracia, se deben ejecutar operaciones de manera coordinada con su contraparte naval. En este sentido, la interacción de ambas organizaciones se hace más que necesaria si ambas operaran en un mismo ámbito.

En este sentido, la ley establece que la FAP es el responsable de organizar y conducir los procedimientos para la detección de aeroplanos y asistencia inmediata de sus pasajeros. En caso las aeronaves que sufran un accidente en el mar, las funciones de búsqueda y salvamento deberán efectuarse de manera coordinada. (Ley N° 27261, 2000).

En este orden de ideas, los diversos mecanismos legales mencionados en los párrafos precedentes, convierten a los ejercicios de salvamento en la combinación de esfuerzos de dos organizaciones, las cuales trabajan en un mismo ámbito de operación cuando se ve comprometida la seguridad del territorio y la de sus ciudadanos.

Estas operaciones en Perú, carecen del carácter integrador que recoja los esfuerzos individuales de las organizaciones para crear un efecto sinérgico. Existen planes de búsqueda y salvamento para cada ámbito donde intervienen las instituciones armadas responsables, es decir uno marítimo, aeronáutico y terrestre.

Adicionalmente, según lo propuesto por el MINDEF y aprobado por R.S N° 071 DE/MGP, existe un plan nacional de coordinación SAR del año 1988. Sin embargo, en la actualidad carece de vigencia y se han convertido en un instrumento de gestión obsoleto, conteniendo disposiciones que se encuentran alejadas de la realidad actual. Esta realidad, contrasta con las tendencias mundiales de integración de todos los involucrados.

En este contexto, el Estado peruano debe poner especial atención en los problemas derivados de una acción de búsqueda y salvamento marítimo, pues estas pudieran requerir esfuerzos adicionales, por lo que la integración de las capacidades que ofrece la FAP con la DICAPI beneficiarían al mismo sistema, logrando reducir notablemente los tiempos de respuesta y racionalizar la dimensión de los medios empleados.

Lamentablemente se han incrementado en nuestro país los incidentes suscitados en el mar, sin embargo, en muchos de los casos el tiempo de reacción del sistema fue limitado por la demora en la localización precisa de las embarcaciones siniestradas. La siguiente tabla presenta el detalle de las personas rescatadas, desaparecidas y fallecidas que estuvieron involucradas en accidentes marítimos.

Los esfuerzos aislados no permiten alcanzar los estándares internacionales para la localización y rescate de víctimas en el mar. Esta condición no permite elaborar procedimientos comunes como en otras partes del mundo. Tomando el ejemplo peruano, según datos reportados por DICAPI en los últimos 6 años se han realizado 555 misiones de búsqueda y salvamento marítimo desde el año 2012 a junio del 2018, habiendo rescatado a 2,057 personas.

La suma de capacidades de manera coordinada entre instituciones, coadyuvará en asistencia de apoyo inmediato en lo referente a la estandarización de procedimientos, entrenamiento entre ambas instituciones y la posibilidad de responder de manera coordinada.

Esto permitirá a su vez, optimizar y hacer más eficiente los sistemas asociados a cada ámbito. El apoyo del Sistema de Monitoreo de Trafico Acuático (SIMTRAC), el cual ubica embarcaciones mediante el sistema AIS y balizas satelitales; del mismo modo la recepción de activaciones de radiobalizas aéreas tipo ELT, en el sistema COSPAS SARSAT, para agilizar las coordinaciones con los encargados del SAR FAP.

LA COOPERACIÓN COMO TENDENCIA EN EL ÁMBITO SAR INTERNACIONAL

La búsqueda y salvamento marítimo tiene una especial importancia para los países costeros de la Unión Europea. Estados como España, Portugal, Francia, Gran Bretaña y otros, han logrado integrar sus estrategias nacionales SAR para la formulación de políticas nacionales SAR. Estas políticas son coherentes y congruentes con la política marítima integrada de la Unión Europea.

España se encuentra en una fase de consolidación de los procesos de rescate marítimo para su funcionamiento de manera integrada con sus pares de otros países. El nuevo marco legal europeo ha cambiado antiguos paradigmas que promovían acciones individuales y aisladas. Esto ha dado como resultado que las organizaciones designadas para las funciones de salvamento acuático se encuentren mejor preparados, pues deben estar a la par de las otras agencias europeas (Junquera, 2014).

La OMI fue creada como para mejorar los estándares en la construcción de navíos, proteger la vida de las personas y promover la cooperación entre sus países miembros con el objetivo de incrementar la seguridad del transporte marítimo. Por otro lado, la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) fue creada como el principal órgano a nivel mundial referente a la seguridad del transporte aéreo comercial.

Ambas organizaciones, referentes internacionales en temas relacionados a la navegación marítima y aérea respectivamente, han unido sus esfuerzos a fin de incrementar las probabilidades de supervivencia y preservación de la vida en el mar después de sucedido un accidente. Un punto interesante de coincidencia, el cual ha sido replicado en varios países, sobre todo de Europa, es el denominado concepto de coordinación y cooperación inter-agencia.

Siguiendo esta lógica, ambas organizaciones publicaron en forma compartida el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR), este manual contiene los lineamientos generales para la búsqueda de naves siniestradas y el rescate de personas, en términos marítimos y aeronáuticos.

La intención de contar con un manual común, es el de asegurar la cooperación entre los sectores responsables de cada ámbito de competencia. La finalidad primordial del manual es brindar a los Estados una guía y ayuda para satisfacer las necesidades relativas a sus sistemas de búsqueda y salvamento propios, de esta manera estar en condiciones de cumplir las obligaciones contraídas por cada país

firmante de los Convenios SAR-79, SOLAS-74 y el Convenio de Chicago de 1944 (OMI/OACI, 2010).

MÉTODO

Participantes

La muestra se estableció en base a los beneficios que se obtendrían y al tiempo disponible para lograrlos, empleándose el muestreo intencional por conveniencia. Los entrevistados mostraron su interés por proponer soluciones que incentiven el trabajo conjunto de ambos sistemas, quedando la muestra conformada por 6 participantes.

Materiales

La indagación experimental se fundamentó en tres instrumentos. Una entrevista, la cual fue efectuada a tres expertos de la DICAPI y tres expertos de la FAP. Durante la conversación los ítems de la entrevista no tuvieron una secuencia definida, se habló de la experiencia personal, los celos profesionales, el desconocimiento sobre las funciones que cumple su contraparte, entre otros.

Procedimiento

Mediante un enfoque metodológico cualitativo se analizó toda la información obtenida del trabajo de campo con la obtenida del análisis documental y la observación libre, analizándola de una manera inductiva. Ambas fueron contrastadas en una matriz de análisis transversal cualitativo, donde se expresaron los resultados, siendo uno de los más significativos, la carencia de una estandarización entre los procedimientos SAR marítimo y aeronáutico.

Del mismo modo, se evidenció que no existe un diagnóstico de ambos sistemas, esto debido principalmente a la carencia de lecciones aprendidas debido a no registrarse información de ejercicios realizados de manera conjunta. Todas estas conclusiones apuntaron a determinar que es necesario contar una estrategia a nivel nacional que oriente los esfuerzos SAR.

RESULTADOS

Es sumamente importante que los países tengan los lineamientos para una política de búsqueda y salvamento, la cual sea planteada al más alto nivel de gobierno. Esta debe involucrar al Ministerio de Transportes y a otros que sean necesarios, quienes deben ser los responsables de bosquejar la política nacional SAR en las áreas que son de responsabilidad del país. Esta deber ser revisada conjuntamente con el Ministerio de la Defensa, quien posee el personal calificado y los medios necesarios (Dominique, 2011).

Tabla 1

Número de acciones SAR realizadas en los últimos 6 años x causa de siniestro

| CASOS SAR | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| Garete | 22 | 32 | 40 | 43 | 22 | 31 | 10 |
| Varadura | 3 | 12 | 3 | 8 | 14 | 7 | 0 |
| Hundimiento | 13 | 25 | 13 | 22 | 12 | 11 | 1 |
| Volcadura | 10 | 12 | 6 | 14 | 7 | 10 | 2 |
| Colisión | 4 | 4 | 3 | 7 | 4 | 7 | 0 |
| Incendio | 1 | 5 | 2 | 1 | 6 | 4 | 0 |
| Arribo forzoso | 0 | 22 | 9 | 25 | 10 | 14 | 0 |
| Abordaje | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Desaparecidos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| Total | 53 | 112 | 76 | 120 | 75 | 84 | 35 |

Fuente: DICAPI – Elaboración propia

TABLA 2:

Número de personas rescatadas, desaparecidas y fallecidas en incidentes marítimos.

| Situación / años | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| Rescatados | 213 | 433 | 304 | 446 | 200 | 422 | 39 |
| Desaparecidos | 56 | 60 | 58 | 70 | 53 | 83 | 26 |
| Fallecidos | 34 | 65 | 68 | 86 | 103 | 64 | 26 |
| Total | 303 | 558 | 430 | 602 | 356 | 569 | 91 |

Fuente: DICAPI – Elaboración propia

TABLA 3:

Número de misiones SAR llevadas a cabo por años.

| MISIÓN SAR / años | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Realizadas | 53 | 112 | 76 | 120 | 75 | 84 | 16 |

Fuente: DICAPI – Elaboración propia

DISCUSIÓN

Cuando existe un alto grado de estandarización de los procedimientos y protocolos de los sistemas de alerta y localización de radiobalizas, se reduce significativamente el tiempo de reacción del sistema de búsqueda y salvamento durante los momentos iniciales del accidente. Esto permite optimizar los procedimientos y disponer de mayor rapidez de respuesta, lo que aumentará las probabilidades de un rescate exitoso. (Junquera, 2014).

El SAR marítimo y aeronáutico conllevan a un alto grado de coordinación, por este motivo, las decisiones deben ser óptimas, de lo contrario la combinación de los esfuerzos de dos o más organizaciones no tendrán un buen resultado. En el caso peruano, no existe una política o estrategia SAR que establezca los lineamientos estratégicos para articular los esfuerzos interinstitucionales o interministeriales, con la finalidad de disminuir los índices de pérdidas de vidas humanas debido a accidentes en el mar.

La experiencia europea demostró que a mayor cooperación mejores resultados. Al respecto, no está en cuestión si DICAPI reaccionó a tiempo, si contaba con los medios que se requerían, o si existieron problemas de disponibilidad de personal o material que pudieron provocar resultados no esperados. Lo que se plantea es la posibilidad que exista la integración de esfuerzos operativos de las organizaciones que efectúan este tipo de operaciones. La integración debe ser acompañada de un entrenamiento adecuado, de manera que se pueden consolidar aspectos relacionados a su doctrina, interoperabilidad y normatividad para lograr un eficiente y racional empleo de los medios asignados.

CONCLUSIONES

La ubicación geoestratégica del Perú, lo convierte en país relevante en el contexto relacionado al cumplimiento de los compromisos asumidos como Estado y los convenios e instrumentos internacionales dentro del ámbito de su responsabilidad, lo cual lo obliga a responder adecuadamente cuando alguna embarcación o aeronave se encuentre en peligro en el área de competencia.

La tendencia mundial está orientada a la coordinación y colaboración de diferentes organizaciones, tanto militares como civiles, a fin de sumar esfuerzos para la participación conjunta en operaciones SAR.

En el contexto internacional en relación a este tema, se han dado resultados favorables, demostrando que es posible contar con mecanismos para la cooperación e integración de esfuerzos de diversas agencias, siendo factible incrementar la eficiencia de la búsqueda y salvamento marítimo con la participación de diversos actores.

Los diversos planes SAR no permiten una integración de esfuerzos pues están planteados desde una óptica de empleo tan solo en el ámbito de competencia de las organizaciones responsables. Asimismo, el plan de búsqueda y salvamento aeronáutico SAR tiene una antigüedad de quince años, situación que no permite integrar su contenido con el plan de búsqueda y rescate marítimo.

El Plan Nacional de Coordinación de Búsqueda y Salvamento de responsabilidad del Ministerio de Defensa, se encuentra completamente obsoleto, sin que esto propicie la integración de todos los elementos especializados para ejecutar estas acciones.

Una fusión de ambas instituciones para la realización de operaciones SAR sumado al monitoreo coordinado de los sistemas de control, tanto del tránsito marítimo como del aeronáutico redundará en ofrecer un servicio más eficiente. El factor más importante en el rescate de una embarcación o aeronave en el mar es el tiempo.

RECOMENDACIONES

La responsabilidad que tiene el Estado peruano por la extensión de mar que debe cubrir en virtud del Convenio SAR-79 (NAVAREA XVI) y que no la tiene cualquier otro país, debe impulsarse la formulación de una Política Nacional de Búsqueda y Salvamento que optimice el empleo de personal y medios en estas misiones y que impulse la participación de las organizaciones especializadas en un sistema integrado de cooperación.

El Ministerio de Defensa debe liderar la estandarización en aspectos de interoperabilidad, doctrina y normatividad de la FAP y MGP en base los aspectos comunes de cada ámbito en búsqueda y salvamento. El primer paso deberá ser la formulación de una Política Nacional SAR, que dé como resultado una Estrategia Nacional SAR que establezca los lineamientos coherentes para la integración de medios y personal de ambos sistemas.

La decisión política debe estar orientada a la integración del accionar interinstitucional de la FAP con DICAPI, el propósito es de contar con un sistema SAR robusto y especializado, al igual que países del primer mundo.

La confección de un único documento integrador de los aspectos SAR debe partir del nivel gobierno. Siendo el MINDEF (el ministerio de las FF.AA), debe liderar el trabajo conjunto de la FAP y DICAPI a fin de encontrar mecanismos que los lleven a integrar sus planes SAR en uno solo, siendo necesaria la actualización y revisión de todos los planes SAR del país bajo una sola visión integral.

REFERENCIAS

- Dominique, D. (2011). L'alerte et les missions de recherche et de sauvetage (SAR) d'aéronefs en détresse Action de la DGAC [Ebook]. Paris, Francia. Recuperado de <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/114000591.pdf>
- Decreto Legislativo N° 1147 (2012) : Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Lima, Perú.
- Decreto Legislativo N° 1138 (2012): Ley de la Marina de Guerra del Perú. Lima, Perú.
- Decreto Legislativo N° 1139, 10/10/12: Ley de la Fuerza Aérea del Perú. Lima, Perú.
- Decreto Supremo N° 039-81-MA de fecha 17 de noviembre de 1981, Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74-78)
- Junquera, O. (2014) *La optimización de la eficacia de una operación de búsqueda y rescate marítima* (Trabajo de grado). Cantabria: Universidad de Cantabria.
- Ley N° 27261, 08 de mayo de 2000: Ley de Aeronáutica Civil.
- MINDEF. (2003). Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (SAR). Lima, Perú. Recuperado de http://sinpad.indeci.gob.pe/UploadPortalSINPAD/psoe_pn_sar_mindef03.pdf
- Palomino, F. (2004). *Economía de la Defensa Nacional. Una aproximación al caso peruano* [Ebook] (9th ed.). Lima, Perú: Comisión Andina Jurista, Ministerio de Defensa. Recuperado de <https://www.resdal.org/libros/Archivo/libro-milla.html> (Democracia, Serie 10).
- Resolución Legislativa N° 24820 de fecha 25 de mayo de 1988. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo SAR-79.