

SAM 90/03 SAR



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

Reunión Oficiosa de Búsqueda y Salvamento de la Región SAM

(SAM 90/03 SAR)

INFORME

(Lima, Perú, 8 al 12 de septiembre de 2003)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos.....	ii-1
	Organización, Oficiales y Secretaría.....	ii-1
	Idioma de trabajo	ii-1
	Agenda	ii-2
	Asistencia.....	ii-3
	Lista de Conclusiones de la reunión SAM 90/03 SAR.....	ii-3
iii -	Lista de Participantes	iii-1
 Informe sobre el Asunto 1:		 1-1
Asunto 1:	Evaluación del Servicio SAR en la Región SAM	
	a) Revisión del estado de cumplimiento de las Recomendaciones y Conclusiones formuladas por la reunión RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, Argentina, 1999).	
	b) Revisión de la situación actual – Organización del servicio SAR Aeronáutico y medios afectados de búsqueda y salvamento de los Estados SAM	
 Apéndice A		
	Propuesta de enmienda a la Tabla SAR 1 del FASID.....	1-A1
Apéndice B		
	Seguimiento de las Recomendaciones de la RAN CAR/SAM/3 – Área SAR.....	1-B1
 Informe sobre el Asunto 2:		 2-1
Asunto 2:	Revisión de Planes Nacionales SAR para su armonización a nivel regional	
 Apéndice A		
	Material de Orientación para la elaboración de un Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento.....	2-A1
Apéndice B		
	Términos de Referencia y Programa de Trabajo del Grupo de Tarea SAR para la elaboración de un Plan Regional SAR	2-B1
Apéndice C		
	Líneas Básicas del Plan Regional SAR SAM.....	2-C1
Apéndice D		
	Términos de Referencia y Programa de Trabajo del Grupo de Trabajo SAR para la elaboración de un Programa de Garantía de Calidad para Dependencias SAR (QA SAR)	2-D1

Informe sobre el Asunto 3:	3-1
Asunto 3: Cooperación para mejorar el servicio SAR Aeronáutico	
a) Coordinación del SAR Aeronáutico entre Estados SAM	
b) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico con autoridades del SAR marítimo de un mismo Estado para obtención de información del sistema AMVER, como también la realización de operaciones SAR utilizando medios de ambos servicios.	
c) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico SAM con autoridades del SICOFAA	
 Apéndice A	
Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento.....	3-A1
Apéndice B	
Cartas de Acuerdo SAR suscriptas entre Estados SAM	3-B1
 Informe sobre el Asunto 4:	4-1
Asunto 4: Capacitación del personal SAR en la región SAM	
a) Requisitos de candidatos para su afectación al servicio SAR y preparación y utilización de material didáctico SAR para instrucción	
b) Ejercicios SAR	
 Informe sobre el Asunto 5:	5-1
Asunto 5: COSPAS-SARSAT en la Región SAM	
a) Revisión del estado de aplicación de normas para el uso del ELT en 406 MHz y del estado de implantación y funcionamiento de Banco de datos y Proveedor de datos, de los Estados SAM	
b) Revisión de la implantación y funcionamiento de Segmentos Terrestres en Sudamérica . Evaluación para la designación de un MCC Nodal para la Region Sudamericana COSPAS-SARSAT	
 Apéndice A	
Ejemplo de hoja de registro para balizas de 406 MHz.....	5-A1
Apéndice B	
Ejemplo de formulario para envío de informe de resultados de un RCC al MCC relacionado con un mensaje de alerta	5-B2
 Informe sobre el Asunto 6:	6-1
Asunto 6: Otros asuntos	

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y DURACION DE LA REUNION

La Reunión Oficiosa de Búsqueda y Salvamento de la Región SAM (SAM 90/03 SAR), se llevó a cabo en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Lima, Perú, del 8 al 12 de septiembre de 2003.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El señor José Miguel Ceppi, Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI dio la bienvenida a los participantes y destacó los objetivos de la reunión, dando una breve explicación de los temas que serían revisados. Por otro lado, el Presidente de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC, S. A., señor Freddy Oscar Otárola expresó su satisfacción de contar en la reunión con Estados Sudamericanos para tratar importantes asuntos SAR. Asimismo, El señor Gabriel Delgado, Director de Seguridad Aérea de la DGAC, Perú en representación del Director General de Aviación Civil de Perú, se dirigió a la Reunión y dio un saludo y la bienvenida a los participantes, enfatizando la importancia de los asuntos a tratar.

ii-3 HORARIO, ORGANIZACION, METODOS DE TRABAJO, OFICIALES Y SECRETARIA

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 0900 a 1400 horas, con adecuadas pausas. Se adoptó la modalidad de Trabajo como Comité Único.

El señor Enrique José Muñoz, miembro de la delegación de Argentina fue elegido por unanimidad como Presidente de la Reunión, habiendo sido designado como Vice-Presidente el señor Rubén Filippi, miembro de la delegación de Venezuela. El señor Alberto Orero, Oficial Regional ATM/SAR de la Oficina Regional de Lima de la OACI, actuó como Secretario, siendo asistido por el señor Jorge Fernández, Oficial Regional ATM/SAR de la Oficina Regional de Lima de la OACI.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

El idioma de trabajo de la Reunión fue el español y la documentación se preparó en español e inglés.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Asunto 1: Evaluación del Servicio SAR en la Región SAM

- a) Revisión del estado de cumplimiento de las Recomendaciones y Conclusiones formuladas por la reunión RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, Argentina, 1999).
- c) Revisión de la situación actual – Organización del servicio SAR Aeronáutico y medios afectados de búsqueda y salvamento de los Estados SAM

Asunto 2: Revisión de Planes Nacionales SAR para su armonización a nivel regional

Asunto 3: Cooperación para mejorar el servicio SAR Aeronáutico

- d) Coordinación del SAR Aeronáutico entre Estados SAM
- e) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico con autoridades del SAR marítimo de un mismo Estado para obtención de información del sistema AMVER, como también la realización de operaciones SAR utilizando medios de ambos servicios.
- f) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico SAM con autoridades del SICOFAA

Asunto 4: Capacitación del personal SAR en la región SAM

- c) Requisitos de candidatos para su afectación al servicio SAR y preparación y utilización de material didáctico SAR para instrucción
- d) Ejercicios SAR

Asunto 5: COSPAS-SARSAT en la Región SAM

- c) Revisión del estado de aplicación de normas para el uso del ELT en 406 MHz y del estado de implantación y funcionamiento de Banco de datos y Proveedor de datos, de los Estados SAM
- d) Revisión de la implantación y funcionamiento de Segmentos Terrestres en Sudamérica. Evaluación para la designación de un MCC Nodal para la Region Sudamericana COSPAS-SARSAT.

Asunto 6: Otros asuntos

ii-6 ASISTENCIA

Asistieron a la Reunión 5 Estados de la Región SAM, haciendo un total de 14 participantes. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-3.

ii-7 LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN SAM 90/03-SAR

Conclusión	Título	Página
Conclusión SAR 1/1	Cumplimiento por parte de los Estados SAM de las Recomendaciones realizadas por la Reunión RAN CAR/SAM/3 relacionadas con el SAR	1-1
Conclusión SAR 1/2	Tabla SAR actualizada correspondiente a los Estados SAM	1-2
Conclusión SAR 1/3	Plan nacional de búsqueda y salvamento	2-1
Conclusión SAR 1/4	Establecimiento del Grupo de Tarea SAR para la elaboración del Plan Regional de Búsqueda y Salvamento para la Región SAM de la OACI	2-3
Conclusión SAR 1/5	Coordinación con autoridades aeronáuticas de la Región SAM para la adopción del Plan Regional SAR	2-3
Conclusión SAR 1/6	Lineamientos para la planificación, coordinación y realización de ejercicio SAR	2-4
Conclusión SAR 1/7	Programa de Garantía de Calidad para Dependencias SAR	2-4
Conclusión SAR 1/8	Coordinación del SAR Aeronáutico entre Estados	3-1
Conclusión SAR 1/9	Coordinación entre autoridades del SAR aeronáutico y el SAR marítimo relacionada con la información del sistema AMVER	3-4

Conclusión	Título	Página
Conclusión SAR 1/10	Acceso de las administraciones de aviación civil de Estados SAM al apoyo SAR que brinda el SICOFAA	3-6
Conclusión SAR 1/11	Desarrollo de cursos de capacitación SAR	4-2
Conclusión SAR 1/12	Curso de Auxiliar SAR y Curso de Administración del SAR	4-3
Conclusión SAR 1/13	Uso del CMDN SAR del programa TRAINAIR	4-3
Proyecto de Conclusión 1/14	Realización de ejercicios SAR	4-4
Conclusión SAR 1/15	Registro nacional de ELT / EPIRB y proveedor de datos	5-3
Conclusión SAR 1/16	Datos relacionados con alertas satelitales	5-3
Conclusión SAR 1/17	Próxima Reunión Oficiosa SAR	6-1

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Enrique José Muñoz
Jefe División Búsqueda y Salvamento
Dirección de Tránsito Aéreo
División de Búsqueda y Salvamento
Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
CP 1104, Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6502
Fax: +5411 4317 6502
E-mail: buertdif@faa.mil.ar

Ricardo Angel Valladares
Auxiliar División Búsqueda y Salvamento
Dirección de Tránsito Aéreo
División de Búsqueda y Salvamento
Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
CP 1104, Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6502
Fax: +5411 4317 6502
E-mail: buertdif@faa.mil.ar

BRASIL

Paulo Roberto Sigaud Ferraz
Jefe de la División Búsqueda y Salvamento
Depto. de Control del Espacio Aéreo
Sub-Departamento de Operaciones
3° Andar, D-SAR
Av. General Justo 160
Castelo – CEP 20021-130
Rio de Janeiro, Brasil

Tel: +5521 3814 6576
Fax: +5521 3814 6114
E-mail: dsar@decea.gov.br

Jair Sampaio
Asesor SAR
Depto. de Control del Espacio Aéreo
Sub-Departamento de Operaciones
3° Andar, D-SAR
Av. General Justo 160
Castelo – CEP 20021-130
Rio de Janeiro, Brasil

Tel: +5521 3814 6107
Fax: +5521 3814 6114
E-mail: assdsar@decea.gov.br

PANAMÁ

Sergio Rodríguez
Jefe de Búsqueda y Salvamento
AAC Panamá
Aeropuerto Marcos A. Gelabert
Albrook, Panamá

Tel: +507 315 9223
Fax: +507 315 9085
E-mail: salvamento2002@yahoo.com

Juan Ramón González
Jefe de los Servicios de Tránsito Aéreo
Dirección de Navegación Aérea
AAC Panamá
Apartado 5006
Balboa, Ancón, Panamá

Tel: +507 315 9804
Fax: +507 315 9848
E-mail: jurago2000@hotmail.com

Froilán Pitti Zanelly
Jefe Torre de Control
AAC Panamá
Aeropuerto Marcos A. Gelabert
Albrook, Panamá

Tel: +507 315 9199
Fax: +507 315 9020
E-mail: froilan28@yahoo.com

PERÚ

Juan Crovetto M.
Presidente Comisión Investigadora
de Accidentes Aeronáuticos (CIAA)
MTC
Av. 28 de Julio 800
Lima 1, Perú

Tel: +511 433 9370 / 433 2388
Fax: +511 433 0273
E-mail: jcrovetto@mtc.gob.pe

Guido Fernández Lañas
Miembro de la Comisión Investigadora de
Accidentes Aeronáuticos
Inspector, DGAC
Investigación de Operaciones
Dirección General de
Aeronáutica Civil
Av. 28 de Julio 800
Lima 1, Perú

Tel: +511 348 5929
Fax: +511 348 5929
E-mail: znoopy@terra.com.pe

Ricardo Colina R.
Jefe Sección Búsqueda y Salvamento
Fuerza Aérea Peruana
Av. de la Peruanidad s/n
Lima 1, Perú

Tel: +511 315 4378
Fax: +511 315 4378
E-mail: rdcolina@yahoo.com

Hugo Elías Casachahua Quevedo
Controlador de Tránsito Aéreo
CORPAC, S.A.
Aeropuerto Internacional
Jorge Chávez
Apartado Postal 680
Lima 100, Perú

Tel: +511 626 1159
E-mail: hugocasachahuaq@hotmail.com

Félix Scargglioni Ventura
Coordinador Operativo
CORPAC, S.A.
Aeropuerto Internacional
Jorge Chávez
Apartado Postal 680
Lima 100, Perú

Tel: +511 575 4106
Fax: +511 575 4106
E-mail: fscargglioni@corpac.gob.pe

Sr. Armando Valverde Cuadrao
Jefe Control de Calidad ATS
CORPAC, S.A.
Aeropuerto Internacional
Jorge Chávez
Apartado Postal 680
Lima 100, Perú

Tel: +511 626 1164
Fax: +511 575 4106
E-mail: avalverde@corpac.gob.pe

VENEZUELA

Rubén F. Filippi Escobar
Oficial SAR
Instituto Nacional de Aviación
Civil de Venezuela
Aeropuerto de Maiquetía
Antiguo Cuartel de Bomberos
Búsqueda y Salvamento – SAR
Caracas, Venezuela

Tel: +582 12 3552543 3552638
Fax: +582 12 3552543
E-mail: rubenfilippi@hotmail.com
oacivzla@yahoo.com

OACI

Jorge Fernández Demarco
Oficial Regional ATM/SAR
Oficina Sudamericana OACI, Lima
Apartado 4127
Lima 100, Perú

Tel: +511 5751646
Fax: +511 5750974
E-mail: jf@lima.icao.int
Website: www.lima.icao.int

Alberto Orero
Oficial Regional ATM/SAR
Oficina Sudamericana OACI, Lima
Apartado 4127
Lima 100, Perú

Tel: +511 5751646
Fax: +511 5750974
E-mail: ao@lima.icao.int
Website: www.lima.icao.int

Asunto 1: Evaluación del Servicio SAR en la Región SAM

1.1 Para una revisión más detallada, este Asunto se analizó en dos áreas:

- a) Revisión del estado de cumplimiento de las Recomendaciones y Conclusiones formuladas por la reunión RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, Argentina, 1999).
- b) Revisión de la situación actual – Organización del servicio SAR Aeronáutico y medios afectados de búsqueda y salvamento de los Estados SAM

1.2 La reunión procedió a analizar y revisar el grado de aplicación por parte de los Estados SAM de las recomendaciones relacionadas al SAR, formuladas por la reunión RAN CAR/SAM/3.

1.3 Se reconoció que la provisión y funcionamiento satisfactorio de las instalaciones y servicios dependen del grado de implantación alcanzado por cada Estado. En este sentido, se consideró esencial que los organismos del Estado responsables de los Servicios SAR cuenten con planes, programas, personal calificado y equipamiento que garanticen una cobertura real y eficiente de dichos servicios durante las 24 horas.

1.4 Asimismo, se reconoció que a pesar de los esfuerzos realizados hasta el momento por los Estados de la Región SAM, existe la inquietud con respecto a que algunas administraciones experimentan dificultades para cumplir con el Plan de Navegación Aérea, Volumen I, Básico, Parte VII-Servicios de búsqueda y salvamento (SAR) y en particular para la implantación y operación de los RCC correspondientes a su jurisdicción, de acuerdo a la Tabla SAR 1 del ANP Volumen II – FASID. Mientras que otras administraciones se encuentran en plena etapa de reorganización tanto de la parte administrativa como organización de recursos de medios SAR.

1.5 Luego de proceder a la revisión, análisis e intercambiar importantes conceptos relacionados con cada una de las recomendaciones (ver **Apéndice B** a esta parte del Informe), se observó que en el desarrollo de cada uno de los asuntos previstos en la agenda de la reunión se tendría la oportunidad de analizar y discutir en detalle distintas acciones tendientes a permitir el cumplimiento paulatino de todas ellas.

1.6 De la revisión realizada por la reunión, surge que unos pocos Estados SAM han cumplido con las recomendaciones formuladas por la reunión RAN CAR/SAM/3, pero no obstante ello, fue compartida por los participantes la consideración a que las recomendaciones revisadas continúan vigentes y se hace sumamente necesario que los Estados que aún no lo han hecho, hagan el mayor esfuerzo posible para alcanzar su total cumplimiento. Por lo que se acordó la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/1 Cumplimiento por parte de los Estados SAM de las Recomendaciones realizadas por la Reunión RAN CAR/SAM/3 relacionadas con el SAR

Que los Estados de la Región SAM que aún no lo hayan hecho:

- a) Adopten en la medida de lo posible todas las Recomendaciones de la Reunión RAN CAR/SAM/3 relacionadas con el servicio SAR; y

- b) Mantengan informada a la Oficina Regional Sudamericana sobre los avances que se logren a ese respecto.

1.7 Posteriormente, la reunión revisó y actualizó, en los casos relacionados con Estados SAM, el texto de la Propuesta de Enmienda al ANP CAR/SAM, Volumen II, FASID, correspondiente a la Tabla SAR 1. Al respecto, la reunión acordó la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/2 Tabla SAR actualizada correspondiente a los Estados SAM

Que la Oficina Regional SAM tome en cuenta los datos revisados y actualizados de la Tabla que se incluye como **Apéndice A** en la propuesta de enmienda a la Tabla SAR 1 del FASID que procesará en cumplimiento de la Conclusión 11/36 del GREPECAS/11.

Asunto: Propuesta de Enmienda al Plan de Navegación Aérea

a) Plan: CAR/SAM, Doc. 8733/15 Volumen II (FASID)

b) Propuesta de enmienda:

1. **Reemplácese** la lista de instalaciones SAR y sus medios disponibles que figuran en la Tabla SAR-1 Instalaciones de Búsqueda y Salvamento (Parte VII, Vol II - FASID del ANP CAR/SAM) actual, **por la siguiente**:

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et equips de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et equips de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

ANGUILLA (United Kingdom)

Córdoba MRG PRU

SAN JUAN RSC

SRG

Anguilla RB

Salta SRG MRU

ANTIGUA AND BARBUDA

Ezeiza RCC (SPOC) MCC

PIARCO RCC (Trinidad and Tobago)

Buenos Aires ELR RV PRU

Antigua RB

VLR RB

HEL-H

ARGENTINA

San Carlos de Bariloche SRG RB MRU

COMODORO RIVADAVIA RCC

Base Marambio ELR

HEL-H

MRG PRU

MENDOZA RCC

Mendoza MRG MRU

HEL-H

HEL-H

Comodoro Rivadavia VLR RV PRU

RESISTENCIA RCC

HEL-H RB MRU

Resistencia MRG RB PRU

VLR RV

SRG

Río Gallegos SRG RB

HEL-H

CORDOBA RCC

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et equips de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et equips de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

ARUBA				Manaus	HEL-L	
CURACAO RCC				ATLÁNTICO RCC		
Aruba		RB		Recife	ELR	RV
					VLR	RB
BAHAMAS					MRG	
MIAMI RCC (1)					HEL-H	
Nassau					HEL-L	
BARBADOS				BRASILIA RCC (SPOC)		MCC
PIARCO RCC (Trinidad and Tobago)				Rio de Janeiro	ELR	RV
Barbados					VLR	RB
Bridgetown	SRG	RB			MRG	
					HEL-H	
					HEL-L	
BELIZE				CURITIBA RCC		
CENTRAL AMERICAN RCC (SPOC) (Tegucigalpa, Honduras – COCESNA)				Campo Grande	MRG	
Belice	SRG	RB			HEL-M	
					HEL-L	
BOLIVIA				Florianópolis	MRG	RV
LA PAZ RCC (SPOC)	SRG			Río Grande		RB
La Paz	MRG			Santa María	HEL-L	
Santa Cruz	HEL-M			Santos	HEL-L	
BRAZIL				RECIFE RCC		
AMAZONICO RCC				Natal		RV
Belem	MRG	RV				RB
	HEL-L	RB		Recife	HEL-L	
				Salvador	MRG	

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et équipes de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et équipes de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

Santa Clara
 HEL-M RB
 MRG RB
 HEL-M

DOMINICA

PIARCO RCC
 (Trinidad and Tobago)

Fort-de-France RSC

POINTE-A-PITRE RSC

Dominica RB

DOMINICAN REPUBLIC

SANTO DOMINGO RCC

Santo Domingo SRG RV

ECUADOR

GUAYAQUIL RCC (SPOC)

Guayaquil LRG RV

HEL-M RB

HEL-H

Quito LRG

HEL-M

MRU

EL SALVADOR

CENTRAL AMERICAN RCC (SPOC)
 (Tegucigalpa, Honduras – COCESNA)

San Salvador RSC SRG RB

FRENCH ANTILLES

PIARCO RCC
 (Trinidad and Tobago)

Fort-de-France RSC MRG RV

Pointe-a-Pitre RSC MRG RB

HEL-L

FRENCH GUIANA

CAYENNE RCC

Cayenne ELR

VLR

MRG RB

HEL-L

Saint-Laurent du Maroni RB

GRENADA

PIARCO RCC
 (Trinidad and Tobago)

Pointe Salines RB

GUATEMALA

CENTRAL AMERICAN RCC (SPOC)
 (Tegucigalpa, Honduras – COCESNA)

Guatemala RSC MRG

HEL-M

Caribbean Sea RV

Pacific Ocean RV

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et équipes de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et équipes de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

GUYANA

GEORGETOWN RCC

Georgetown SRG RB
HEL-L

HAITÍ

PORT-AU-PRINCE RCC

Port-au-Prince SRG RB
HEL-L

HONDURASCENTRAL AMERICAN RCC (SPOC)
(Tegucigalpa, Honduras – COCESNA)

Tegucigalpa RSC MRG
HEL-M
LRG
Caribbean Sea RV
Pacific Ocean RV

JAMAICA

KINGSTON RCC (3)

Kingston SRG RV
HEL-L
Montego Bay RB

MÉXICO

MÉXICO RCC (4) (SPOC)

México MRG
Guadalajara MRG

Mazatlán RV
Ensenada MRG RV
La Paz MRG
Cozumel MRG RV
Veracruz MRG RV
Acapulco ELR
VLR
Puerto Vallarta MRG

MONTSERRAT (United Kingdom)

ANTIGUA RSC

Montserrat RB

NETHERLANDS ANTILLES

CURACAO RCC

Curacao LRG RV

NICARAGUACENTRAL AMERICAN RCC (SPOC)
(Tegucigalpa, Honduras – COCESNA)

Managua RSC MRG
SRG
Caribbean Sea RV
Pacific Ocean RV

PANAMA

PANAMA RCC (SPOC)
(1) (2) (6)

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et équipes de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et équipes de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

Panama *MRG RV MRU*

HEL-L RB

LRG

SRG

David RSC (Enrique Malek) SRG RB MRU

HEL-L

Changuinola RSC (Manuel Niño) SRG RB MRU

PARAGUAY

ASUNCION RCC (SPOC)

Asunción *SRG*

HEL-L

Concepción *SRG*

PERU

LIMA RCC (5) (SPOC) *MCC*

Piura *SRG RV*

HEL-L

Callao *LRG RV*

HEL-L

Arequipa *SRG RV*

HEL-L

Pucallpa *SRG*

HEL-L

Iquitos *LRG*

HEL-L

PUERTO RICO (United States)

SAN JUAN RSC

San Juan *ELR AMVER*

HEL-L

SAINT KITTS AND NEVIS

ANTIGUA RSC

Saint Kitts *RB*

SAINT LUCIA

FORT-DE-FRANCE RSC *RB*

Saint Lucia *RB*

SAINT MAARTEN (Netherlands Antilles)

SAN JUAN RSC

Saint Maarten *RB*

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

PIARCO RCC
(Trinidad and Tobago)

Saint Vincent *RB*

SURINAME

CAYENNE RCC (SPOC)

Zandery RSC *MRG RB*

HEL-L

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et equips de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

RCC and Rescue units	Required rescue facilities
RCC et equips de sauvetage	Moyens de sauvetage requis
RCC y brigadas de salvamento	Medios exigidos para el salvamento
1	2

TRINIDAD AND TOBAGO

PIARCO RCC (SPOC)

Port-of-Spain SRG RV
HEL-M RB

UNITED STATES

MIAMI RCC

Cape Cañaveral RV
RB

Clearwater ELR
HEL-M

Key West RV
RB

Miami LRG RV AMVER
HEL-L RB

Panama City RV
RB

San Juan RSC HEL-L RB AMVER

St. Petersburg RV

NEW ORLEANS RCC

Corpus Christi LRG
HEL-L

Freeport RB

Galveston RV

Houston

HEL-L

Mobile

LRG

HEL-M

New Orleans

HEL-L

AMVER

Pensacola

RV

URUGUAY

MONTEVIDEO RCC (SPOC)

LRG RV

Carrasco

MRG RB

SRG

HEL-L

VENEZUELA

MAIQUETÍA RCC (SPOC)

Vargas SRG RV MRU

MRG

HEL-L

HEL-M

HEL-H

MARACAIBO (RSC)

Zulia SRG RB MRU

HEL-H

CIUDAD BOLÍVAR (RSC)

Bolívar SRG MRU

HEL-H

f) Propuesta circulada a los siguientes Estados/territorios y organizaciones:

Alemania	Guatemala
Antigua and Barbuda*	Guyana
Antillas Francesas (Francia)	Haití
Antillas Neerlandesas* (NK)	Honduras
Anguilla (UK)	Italia
Argentina*	Jamaica*
Aruba (NK)	México*
Bahamas	Montserrat
Barbados*	Nicaragua
Bermuda (UK)	Panamá*
Belize	Paraguay
Bolivia	Perú*
Brasil*	Puerto Rico (USA)
British Virgin Islands (UK)	Reino Unido*
Canada	Saint Kitts and Nevis
Cayman Islands (UK)	Saint Lucia
Chile*	Saint Vincent and the Grenadines
Colombia*	Suriname
Costa Rica*	Trinidad and Tobago*
Cuba*	Turks and Caicos Islands (UK)
Dominica	Uruguay*
República Dominicana*	Venezuela*
Ecuador*	Virgin Islands (USA)
El Salvador	
España	Organismos Internacionales
Estados Unidos*	COCESNA*
Francia*	IATA*
Guayana Francesa (Francia)*	IFALPA
Grenada	

* Para información

g) Comentarios de la Secretaría:

La Undécima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/11) realizada en Manaus, Brasil, del 3 al 7 de diciembre de 2002, examinó la Tabla SAR 1 – Facilidades de Búsqueda y Salvamento del ANP Volumen II – FASID, con las enmiendas propuestas por los Estados/Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM durante el proceso de consulta realizado por la Secretaría y aquellos recibidos durante la Reunión, formulando la Conclusión 11/36 – Enmienda a la Tabla SAR 1 – Facilidades de Búsqueda y Salvamento del ANP CAR/SAM Volumen II – FASID para que las Oficinas NACC y SAM inicien el proceso de enmienda ante el Consejo de la OACI.

ESTADO	RECOMENDACION												OBSERVACIONES	
	6/2	6/3	6/4	6/5	6/6	6/7	6/8	6/9	6/10	6/11	6/12	7/12		
URUGUAY														
VENEZUELA	SI	SI	O/G	O/G	O/G	O/G	O/G	O/G	O/G	NO	O/G	O/G	6/5 2004 b) y 2003 el a) 6/4 2003, 2004. El punto d) ya está listo. Lo demás finales de 2003 6/6 Se está coordinando el mecanismo 2005 6/7 2003 6/10 2003, 2004 6/12 2003, 2004 7/12 2003, 2004	

Instrucciones para el llenado del formulario

- Cumplida : colocar **SI** en el casillero correspondiente.
- En ejecución: colocar **O/G** (on going) e indicar en “observaciones” la fecha prevista de término.
- No cumplida: colocar **NO** en el casillero correspondiente y, de ser el caso, hacer comentarios en columna de observaciones

RAN CAR/SAM/3

(Buenos Aires, Argentina, 1999)

RECOMENDACIONES VIGENTES AREA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/2 - Instalaciones de búsqueda y salvamento

Que:

- a) la lista de instalaciones de búsqueda y salvamento (SAR) comprendida en la Tabla SAR-1 en la Parte VII – Búsqueda y Salvamento, del Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) en el apéndice del informe sobre la cuestión 6 del orden del día constituya el plan para las instalaciones SAR correspondientes a las Regiones CAR/SAM; y
- b) los Estados establezcan o mantengan los RCC correspondientes enumerados en la Tabla SAR-1 y garanticen la disponibilidad de servicios e instalaciones las 24 horas del día.

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/3 — Coordinación con las autoridades SAR marítimas y la OMI

Que para asegurar la compatibilidad entre las regiones de búsqueda y salvamento (SRR) aeronáuticas y marítimas, las autoridades aeronáuticas encargadas de búsqueda y salvamento (SAR) en los Estados mantengan un enlace estrecho con el personal de contraparte del servicio marítimo y con la Organización Marítima Internacional (OMI), y consideren la posibilidad de establecer centros mixtos de coordinación de salvamento aeronáutico y marítimo o arreglos equivalentes.

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/4 — Búsqueda y salvamento por satélite

Que los Estados:

- a) tomen las medidas apropiadas para reducir el número de falsas alarmas en 121,5 Mhz, que se producen al activarse involuntariamente los transmisores de localización de emergencia, y para eliminar el luso no autorizado de esas frecuencias;
- b) alienten que todas las aeronaves estén equipadas con transmisores de localización de emergencia (ELT) en 406 Mhz;
- c) establezcan un registro de ELT y pongan a disposición la información sobre la manera de proceder para que los centros coordinadores de salvamento (RCC) de otros Estados puedan obtener rápidamente los datos del registro de los ELT; y
- d) proporcionen a la OACI un punto de contacto SAR (SPOC) para que se incluya en la Tabla SAR 1 del Plan de navegación aérea correspondiente.

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/5 — Proveedor de datos de búsqueda y salvamento

Que los Estados suministren a la OACI información sobre el proveedor de datos de búsqueda y salvamento para incluirla en la Tabla SAR 1 de la parte del documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) del Plan de navegación aérea.”

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/6 — ELT en 406 Mhz de a bordo obligatorio

Que para alcanzar el pronto cumplimiento de futuras disposiciones obligatorias en las Regiones CAR/SAM, todas las aeronaves que deben estar equipadas con transmisores de localización de emergencia (ELT) de conformidad con el Anexo 6, estén equipadas con ELT automáticos que funcionen en 406 Mhz y en 121,5 Mhz para la recalada.

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/7 - Tiempo de respuesta requeridos para las instalaciones de búsqueda y salvamento

Que los Estados tomen las medidas para asegurar que los planes operativos de los centros de coordinación de salvamento (RCC) contienen disposiciones para obtener tiempos rápidos de respuesta y que los RCC den a conocer prontamente los tiempos de respuesta requeridos de las instalaciones primarias de búsqueda y salvamento.

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/8 — Coordinación con las autoridades militares y otras

a) Que los Estados que confían en las autoridades militares o en otras fuentes para el suministro de instalaciones SAR se aseguren de que existan arreglos suficientes de coordinación de las actividades SAR entre todas las entidades participantes; y

b) que los Estados consideren el establecimiento de comités SAR como se recomienda en el *Manual Internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR)*.

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/9 — Planificación de recursos humanos y capacitación de personal de Centros de Coordinación de salvamento y Subcentros de salvamento

Que se solicite a la OACI que estudie las necesidades de SAR, incluyendo la necesidad de competencia en el idioma inglés, en su labor sobre planificación y capacitación de recursos humanos.”

Reunión CAR/SAM/3

Recomendación 6/10 -

Preparación de material didáctico sobre búsqueda y salvamento (SAR)

Que se solicite al programa TRAINAIR de la OACI que invite a sus miembros a preparar conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) para el personal SAR utilizando el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento como documento de referencia primordial.

Reunión CAR/SAM/3

**Recomendación 6/11 —
salvamento conjuntas**

Cooperación entre los Estados y creación de instalaciones de búsqueda y

Que los Estados, para suministrar un servicio más eficiente de búsqueda y salvamento (SAR) y para reducir los costos correspondientes al suministro de instalaciones SAR, estudien la posibilidad de crear instalaciones conjuntas siempre que sea posible.

Reunión CAR/SAM/3

“ **Recomendación 6/12 — Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento**

“ Que los Estados tomen las medidas necesarias y posibles para garantizar la disponibilidad de servicios SAR aeronáuticos eficaces en todas las Regiones CAR/SAM, como sigue:

- “
- a) identificar las autoridades SAR aeronáuticas en la legislación y en los planes SAR nacionales de alto nivel y tomar disposiciones para apoyar dichas autoridades según las necesidades;
 - b) adoptar y aplicar al grado máximo posible los textos de orientación que figuran en el *Manual Internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR)* para establecer servicios nacionales y regionales eficaces para la búsqueda y salvamento aeronáuticos;
 - c) establecer acuerdos SAR internos e internacionales que permitan mejorar los servicios SAR y coordinar los esfuerzos entre las entidades que proporcionan o apoyan los servicios SAR;
 - d) asegurarse de que exista una red de comunicaciones sólida que tome en cuenta todas las tecnologías utilizadas comúnmente por las aeronaves y los RCC a fin de recibir alertas de peligro, orales o de datos, desde una aeronave a través de sistemas terrenales y de satélite que puedan utilizarse comúnmente para dicha finalidad y permitir el reconocimiento de dicha alerta y coordinación de la respuesta SAR,
 - e) asegurarse de que los RCC sepan cómo obtener datos según sea apropiado de sistema de notificación de buques AMVER a fin de identificar los buques en el mar que puedan proporcionar asistencia a aeronaves y personas en peligro;
 - f) asegurarse de que las autoridades de aviación civil concierten arreglos con las autoridades marítimas nacionales competentes a fin de alentar a los buques a participar voluntariamente en el sistema AMVER; y
 - g) asegurarse de que todo el personal RCC tenga un conocimiento práctico y eficaz del idioma inglés.”

Reunión CAR/SAM/2

Recomendación vigente

Reunión CAR/SAM/2

Recomendación 7/12

Adiestramiento o ejercicios conjuntos SAR

Que los Estados:

- a) tomen, cuando se considere factible, las medidas necesarias para realizar ejercicios SAR conjuntos entre sus brigadas de búsqueda y salvamento y las de otros Estados y con explotadores, llevando a cabo operaciones a intervalos regulares, de ser posible al menos una vez al año;
- b) inviten observadores de otros Estados y organismos interesados a participar en dichos ejercicios; y
- c) otorguen becas al personal SAR para permitirles asistir a cursos de adiestramiento en esta esfera, una vez que los Estados interesados hayan proporcionado a la OACI la información pertinente relativa al tipo de adiestramiento que se impartirá.

Asunto 2: Revisión de Planes Nacionales SAR para su armonización a nivel regional

2.1 En el tratamiento de este Asunto, la reunión consideró oportuno destacar la importancia, no delegable por la autoridad de aviación civil, de ejercer la planificación de los servicios de búsqueda y salvamento requeridos en cada Estado por la aviación civil nacional e internacional, así como de los medios y recursos humanos necesarios para su prestación.

2.2 Por esta razón, la preparación y aprobación del Plan Nacional SAR, con base a los requisitos del ANP CAR/SAM más el agregado de los de la aviación doméstica, con todos los detalles de ejecución, constituye para los Estados CAR/SAM una herramienta de consulta permanente de gran valor para la planificación, previsión presupuestaria y operación.

2.3 Así como sucede en las otras áreas relacionadas con la navegación aérea, en el área de búsqueda y salvamento los Estados son responsables del establecimiento de un Plan nacional SAR que contemple el estricto cumplimiento de requisitos relacionados con las regulaciones, organización, supervisión, desarrollo de procedimientos, entrenamiento de personal, evaluación de la calidad, elaboración de manuales y publicaciones.

2.4 Este Plan nacional debería ser compatible y estar enmarcado dentro de los requisitos SAR que por acuerdo regional se han incorporado al Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM, con asignación de funcionarios responsables del servicio y que a su vez tengan suficiente autoridad para oficiar como contrapartes, a través de la participación activa en los eventos SAR que se realicen en el ámbito regional, los programas de entrenamiento, etc.

2.5 En este sentido, la reunión recordó que el GREPECAS/11 aprobó el Material de orientación para la elaboración de un plan nacional SAR y que, de considerarse pertinente, podría ser utilizado por los Estados y proveedores de servicios para la elaboración o actualización de su propio plan nacional SAR.

2.6 El plan tendría como objetivo principal identificar a todos los organismos participantes en el mismo, así como los medios SAR y tareas comprometidas por cada uno de ellos, con la finalidad de implantar y operar los servicios SAR en forma segura en las Regiones de búsqueda y salvamento (SRRs) involucradas

2.7 Al respecto, la reunión tomó nota que algunos Estados SAM se encuentran actualmente realizando una revisión y actualización del Plan Nacional SAR utilizando las guías del Material de orientación aprobado por el GREPECAS, mientras que otros aún no lo disponen. Por tal motivo, la reunión acordó la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/3 Plan nacional de búsqueda y salvamento

Que los Estados de la Región SAM que aún no lo hayan hecho:

- a) Elaboren un plan nacional de búsqueda y salvamento que sea compatible con el ANP CAR/SAM;

- b) Tomen como base para el desarrollo de dicho documento el Material de orientación que figura en el **Apéndice A** a esta parte del Informe; y
- c) Aquellos que ya disponen de un Plan Nacional SAR, consideren la revisión y/o actualización de su propio plan, armonizado con el material de orientación indicado en el literal b) arriba.

Plan Regional de Búsqueda y Salvamento

2.8 La reunión examinó con detenimiento una propuesta presentada por Argentina en cuanto a la confección de un Plan Regional SAR. El objetivo fundamental del plan regional sería aunar los esfuerzos e integrar a los países de la Región SAM con la finalidad de facilitar la provisión del servicio SAR en la Región.

2.9 Con esta premisa, los Acuerdos SAR alcanzados entre los distintos países integrantes de la región, como también sus respectivos Planes Nacionales deberían formar parte del Plan Regional de Búsqueda y Salvamento SAM, siendo su alcance facilitar los procedimientos, doctrinas, medios de comunicaciones y adiestramiento del personal con un solo propósito: **“Mejorar la distribución de las alertas de socorro y los servicios SAR de la Región SAM y su cobertura; como así también reducir los costos y brindar un eficaz Servicio Regional de Búsqueda y Salvamento”**.

2.10 La reunión coincidió en que podría redactarse un borrador de Plan Regional de búsqueda y salvamento SAM y una vez consensuado, éste debería circularse a los Estados SAM que no han participado de la reunión para permitir su análisis, comentarios y posterior confirmación de adhesión al mismo.

2.11 Luego de un intenso intercambio de ideas y opiniones, donde se examinaron aspectos tanto legales, jurídicos como operacionales, los participantes acordaron en establecer los lineamientos básicos para la elaboración del Plan Regional SAR y la conformación de un grupo de trabajo, que tendría como tarea la evaluación mas detenida de cada una de las partes que formarían el documento final.

2.12 También se acordó que en la redacción del plan y las tareas conexas se debería tomar en cuenta los términos de referencia y el programa de trabajo que figuran en el **Apéndice B** a esta parte del informe. Los lineamientos básicos que conformarían el Plan se describen en el **Apéndice C** a esta parte del informe.

2.13 Este Grupo de trabajo llevará a cabo su tarea a través de los medios electrónicos disponibles bajo la coordinación de su Relator y la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. Asimismo la Oficina SAM analizará la posibilidad de establecer un Foro SAR donde se pueda distribuir información sobre las actividades del Plan Regional SAR SAM y otros aspectos relacionados. También la reunión acordó distribuir la redacción de las diferentes partes y capítulos del Plan Regional SAR entre los diferentes miembros del Grupo.

2.14 Finalmente, en vista de lo anterior se formularon las siguientes Conclusiones:

Conclusión SAR 1/4 Establecimiento del Grupo de Tarea SAR para la elaboración del Plan Regional de Búsqueda y Salvamento para la Región SAM de la OACI

Que:

- a) Se establezca un Grupo de Tarea integrado por Argentina, Brasil, Panamá, Perú y Venezuela para la elaboración del Plan Regional de Búsqueda y Salvamento de la Región SAM dentro del marco establecido por los términos de referencia y el programa de trabajo que figura en el **Apéndice B** a esta parte del informe;
- b) En la elaboración del plan se tomen en cuenta los lineamientos básicos que se describen en el **Apéndice C** a esta parte del informe; y
- c) La redacción de las diferentes partes y capítulos del Plan Regional SAR se distribuya de la siguiente manera:

Argentina:	Índice, Listado de Acrónimos SAR, Glosario, Introducción, Capítulos I y II
Perú:	Capítulos III y IV
Brasil:	Capítulo V
Venezuela:	Capítulo VI
Panamá:	Capítulo VII

Conclusión SAR 1/5 Coordinación con autoridades aeronáuticas de la Región SAM para la adopción del Plan Regional SAR

Que la Oficina Regional SAM realice las gestiones necesarias de coordinación ante las autoridades aeronáuticas de la Región SAM para la adopción del Plan Regional SAR resultante de la labor del Grupo de Tarea SAR.

Lineamientos básicos para la realización de Ejercicios SAR

2.15 Al respecto, la reunión tuvo en consideración que el Plan Regional SAR SAM establecerá los lineamientos para que los Estados SAM planifiquen, coordinen y realicen ejercicios SAR combinados con la participación de dos o más Estados. Asimismo, consideró que los ejercicios SAR representan una de las principales herramientas de capacitación con que disponen los RCC de la región.

2.16 En virtud de ello, y atendiendo a que mientras el Plan Regional SAR SAM haya sido adoptado por los Estados SAM, la reunión consideró que resultaría de mucha utilidad la realización de ejercicios entre dependencias SAR regionales, sin necesidad de activar a las brigadas de búsqueda y salvamento, de modo que permitan comprobar y ejercitar las vías de comunicaciones comprometidas por los Estados para el intercambio de mensajes entre dependencias SAR regionales y el personal SAR asignados a las mismas.

2.17 A tal fin la reunión acordó que Brasil y Perú redactaran anticipadamente los lineamientos básicos requeridos, para llevar a cabo los ejercicios SAR antes mencionados, formulando la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/6 Lineamientos para la planificación, coordinación y realización de ejercicio SAR

Que Brasil y Perú redacten lineamientos básicos requeridos para llevar a cabo ejercicios entre dependencias SAR regionales, sin necesidad de activar brigadas de búsqueda y salvamento, de modo que permitan comprobar y ejercitar las vías de comunicaciones comprometidas por los Estados para el intercambio de mensajes simulados de alerta y coordinación de operaciones SAR.

Programa de Garantía de Calidad SAR

2.18 La reunión tomó nota que el Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS en su programa de trabajo tiene contemplado el desarrollar un programa de Garantía de Calidad para los Servicios SAR (Tarea 502) para su futura implantación en las Regiones CAR/SAM.

2.19 Luego de debatir diferentes puntos de vista al respecto, la reunión acordó que Argentina, Brasil Perú y Venezuela elaboren un proyecto de Programa de garantía de calidad para dependencias SAR, de modo que pueda ser presentado ante el Comité ATM para su evaluación y, de considerarse pertinente, su utilización en el trabajo SAR de dicho Comité, formulando la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/7 Programa de Garantía de Calidad para Dependencias SAR

Que Argentina, Brasil, Perú y Venezuela, tomando en cuenta los términos de referencia y programa de trabajo que figuran en el **Apéndice D** a esta parte del Informe:

- a) Elaboren un proyecto de Programa de garantía de calidad para dependencias SAR, de modo que pueda ser presentado ante el Comité ATM para su evaluación y, de considerarse pertinente, su utilización en el trabajo SAR de dicho Comité, y
- b) Presenten un primer borrador de dicho proyecto a la Segunda Reunión Oficiosa SAR prevista para el mes de agosto de 2004.



**MATERIAL DE ORIENTACIÓN PARA LA
ELABORACIÓN DE UN
PLAN NACIONAL DE BÚSQUEDA Y
SALVAMENTO**

(Lima, junio de 2002)

INDICE

Índice	
Lista de acrónimos utilizados en el SAR	
Glosario.....	
Introducción	
Relación del Servicio SAR con el Plan de Navegación Aérea	
Responsabilidad Gubernamental	
Integración del SAR en la estructura y administración de los Estados	
Marco jurídico y Aspectos legales	
Capítulo 1: Organización del Sistema Nacional SAR.....	
Capítulo 2: Área de responsabilidad	
Capítulo 3: Organismos de ejecución	
Capítulo 4: Funciones y responsabilidades SAR	
Capítulo 5 Programa de formación del personal SAR.....	
Capítulo 6: Acuerdos con organismos de apoyo.....	
Capítulo 7: Acuerdos Internacionales	

LISTA DE APÉNDICES:

Apéndice A	Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR
Apéndice B	Ejemplo de Acuerdo de Asistencia entre el organismo responsable del SAR Nacional y organismos oficiales u organismos no gubernamentales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos
Apéndice C	Ejemplo de acuerdo operacional para la utilización Inter.-estatal de las instalaciones y servicios SAR, con arreglo al cual dos o más Estados convienen en aunar sus medios de búsqueda y salvamento
Apéndice D	Ejemplo de acuerdo operacional para la utilización Inter.-estatal de las instalaciones y servicios SAR específicos, con los que un Estado presta ayuda a otro Estado
Apéndice E	Ejemplo de acuerdo entre dos Estados para la facilitación de la entrada de medios SAR
Apéndice F	
Apéndice G	
Apéndice H	

LISTA DE ACRÓNIMOS UTILIZADOS EN EL SERVICIO SAR

Inglés	Español
A/C aircraft	A/C aeronave
ACC area control centre	ACC centro de control de área
ACO aircraft co-ordinator	ACO coordinador de aeronaves
AES aeronautical earth station	AES estación terrena aeronáutica
AFN aeronautical fixed network	AFN red fija aeronáutica
AFTN aeronautical fixed telecommunications network	AFTN red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
AIP Aeronautical Information Publication	AIP Publicación de Información Aeronáutica
AIS aeronautical information services	AIS servicios de información aeronáutica
AM amplitude modulation	AM amplitud modulada
AMS aeronautical mobile service	AMS servicio móvil aeronáutico
AMS(R)S aeronautical mobile satellite (route) service	AMS(R)S servicio móvil aeronáutico por satélite (Ruta)
AMSS aeronautical mobile satellite service	AMSS servicio móvil aeronáutico por satélite
AMVER Automated Mutual-assistance Vessel Rescue	AMVER Sistema automatizado de asistencia mutua para el salvamento de buques
ANC Air Navigation Commission	ANC Comisión de aeronavegación
ARCC aeronautical rescue co-ordination centre	ARCC Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico
ARSC aeronautical rescue sub-centre	ARSC Subcentro de salvamento Aeronáutico
ATC air traffic control	ATC control de tránsito aéreo
ATN aeronautical telecommunications network	ATN red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATS air traffic services	ATS servicios de tránsito aéreo
CES coast earth station	CES estación terrena costera
Cospas Space System for Search of Vessels in Distress	Cospas Sistema de búsqueda por satélite de buques en peligro
CRS coast radio station	CRS radio estación costera
C/S call sign	C/S distintivo de llamada
CW continuous wave	CW onda continua
DF direction finding	DF radiogoniometría
DME distance measuring equipment	DME Equipo medidor de distancia
DRU desert rescue unit	DRU unidad de salvamento de desierto
DSC digital selective calling	DSC llamada selectiva digital
ELT emergency locator transmitter	ELT transmisor de localización de siniestros
EPIRB emergency position-indicating radio beacon	EPIRB radiobaliza de localización de Siniestros
FIC flight information centre	FIC centro de información de vuelo
FIR flight information region	FIR región de información de vuelo
FM frequency modulation	FM frecuencia modulada
GES ground earth station	GES estación terrena en tierra
GHz gigahertz	GHz gigahertz
GLONASS Global Orbiting Navigation Satellite System	GLONASS sistema orbital mundial de navegación por satélites
GMDSS Global Maritime Distress and Safety System	GMDSS Sistema mundial de Socorro y seguridad marítimos
GNSS Global Navigation Satellite System	GNSS Sistema mundial de navegación por satélites
GPS global positioning system	GPS Sistema mundial de determinación de la posición
HF high frequency	HF alta frecuencia
ICAO International Civil Aviation Organization	ICAO Organización de la Aviación Civil Internacional

IFR	instrument flight rules	IFR	reglas de vuelo por instrumentos
ILS	instrument landing system	ILS	sistema de aterrizajes por instrumentos
IMC	instrument meteorological conditions	IMC	condiciones met. por instrumentos
IMO	International Maritime Organization	IMO	Organización Marítima Internacional
Inmarsat	International Mobile Satellite Organization	Inmarsat	Org. internacional de telecomunicaciones móviles por satélite
INS	inertial navigation system	INS	sistema de navegación inercial
ITU	International Telecommunication Union	ITU	Unión Internacional de telecomunicaciones
JRCC	joint (aeronautical and maritime) RCC	JRCC	RCC conjunto (aeronáutico y marítimo)
kHz	kilohertz	kHz	kilohertz
LES	land earth station	LES	estación terrena terrestre
LUT	local user terminal	LUT	terminal de usuario local
MCC	mission control centre	MCC	centro de control de misiones
MF	medium frequency	MF	ondas hectométricas
MHz	megahertz	MHz	megahertz
MMSI	maritime mobile service identity	MMSI	identidades del servicio móvil marítimo
MRCC	maritime rescue co-ordination centre	MRCC	centro coordinador de salvamento marítimo
MRSC	maritime rescue sub-centre	MRSC	subcentro de salvamento marítimo
MRU	mountain rescue unit	MRU	unidad de rescate de montaña
MSI	maritime safety information	MSI	información sobre seguridad marítima
NBDP	narrow-band direct printing	NBDP	impresión directa de banda estrecha
NM	nautical mile	NM	milla náutica
NOTAM	notice to airmen	NOTAM	aviso a los aviadores
OSC	on-scene co-ordinator	OSC	coordinador en el lugar del siniestro
OSV	offshore supply vessel	OSV	buque de suministro mar adentro
PLB	personal locator beacon	PLB	radiobaliza de localización de personas
PRU	parachute rescue unit	PRU	unidad de salvamento por paracaídas
R&D	research and development	R&D	investigación y desarrollo
RANP	regional air navigation plan	RANP	plan regional de navegación aérea
RCC	rescue co-ordination centre	RCC	centro coordinador de salvamento
RF	radio frequency	RF	radio frecuencia
RSC	rescue sub-centre	RSC	subcentro de salvamento
RTG	radio telegraphy	RTG	radiotelegrafía
SAR	search and rescue	SAR	búsqueda y salvamento
SARSAT	Search and Rescue Satellite-Aided Tracking	SARSAT	Sistema de seguimiento por satélite para búsqueda y salvamento
SART	search and rescue transponder	SART	respondedor de búsqueda y salvamento
SC	SAR co-ordinator	SC	Coordinador SAR
SCC	SAR co-ordinating committee	SCC	Comité Coordinador SAR
SDP	SAR data provider	SDP	proveedor de datos SAR
SES	ship earth station	SES	estación terrena de buque
SITREP	situation report	SITREP	informe sobre la situación
SMC	SAR mission co-ordinator	SMC	Coordinador de Misión SAR
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea	SOLAS	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SPOC	SAR point of contact	SPOC	punto de contacto SAR
SRR	search and rescue region	SRR	Región de búsqueda y salvamento
SRS	search and rescue sub-region	SRS	Subregión de búsqueda y salvamento
SRU	search and rescue unit	SRU	unidad de búsqueda y salvamento
TLX	teletype	TLX	teletipo
UHF	ultra-high frequency	UHF	ultra-alta frecuencia
UIR	upper flight information region	UIR	región superior de información de vuelo
USAR	urban search and rescue	USAR	búsqueda y salvamento urbanos

<p>UTC co-ordinated universal time VFR visual flight rules VHF very-high frequency VMC visual meteorological conditions VOR VHF omnidirectional radio range WMO World Meteorological Organization</p>	<p>UTC tiempo universal coordinado VFR reglas de vuelo visual VHF muy alta frecuencia VMC condiciones meteorológicas visual VOR radiofaro omnidireccional de ondas métricas WMO Organización Meteorológica Mundial</p>
<p style="text-align: center;">Glossary (by alphabetical order)</p> <p>Aircraft co-ordinator (ACO) A person who co-ordinates the involvement of multiple aircraft in SAR operations.</p> <p>Alert phase A situation wherein apprehension exists as to the safety of an aircraft or marine vessel and of the persons on board.</p> <p>Alerting post Any facility intended to serve as an intermediary between a person reporting an emergency and a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre.</p> <p>Area control centre (ACC) A unit established to provide air traffic control service to controlled flights in control areas under its jurisdiction.</p> <p>Captain Master of a ship or pilot-in-command of an aircraft, commanding officer of a warship or an operator of any other vessel.</p> <p>Coast earth station (CES) Maritime name for an Inmarsat shore-based station linking ship earth stations with terrestrial communications networks.</p> <p>Cospas-Sarsat system A satellite system designed to detect distress beacons transmitting on the frequencies 121.5 MHz and 406 MHz.</p> <p>Craft Any air or sea-surface vehicle, or submersible of any kind or size.</p> <p>Digital Selective Calling (DSC) A technique using digital codes which enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations.</p> <p>Direction finding (DF) Homing on signals to pinpoint a position.</p> <p>Distress alerting The reporting of a distress incident to a unit, which can provide or co-ordinate assistance.</p> <p>Distress phase A situation wherein there is reasonable certainty that a vessel or other craft, including an aircraft or a person, is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance.</p>	<p style="text-align: center;">Glosario (por orden alfabético)</p> <p>Alerta SAR innecesario (UN SAR) Mensaje que envía posteriormente un RCC a las autoridades apropiadas cuando se ha activado innecesariamente el sistema SAR debido a una falsa alarma.</p> <p>Amaraje forzoso Descenso forzoso de una aeronave en el agua.</p> <p>Buque Embarcación marítima.</p> <p>Búsqueda Operación coordinada normalmente por un RCC o RSC, en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro.</p> <p>Capitán Capitán de un buque, piloto al mando de una aeronave, comandante de un buque de guerra o persona que gobierna cualquier otro buque</p> <p>Centro de Control de Área (ACC) Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.</p> <p>Centro de Información de Vuelo (FIC) Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.</p> <p>Centro Coordinador de Salvamento (RCC) Dependencia encargada de promover la Buena organización de los servicios SAR dentro de una región de búsqueda y salvamento.</p> <p>Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC) Centro Coordinador de Salvamento responsable de los sucesos de búsqueda y salvamento, tanto aeronáuticos como marítimos.</p> <p>Centro de Control de Misiones (MCC) Parte del sistema de Cospas-Sarsat que acepta los mensajes de alerta procedentes de terminales locales de usuario u otros centros de control de misiones, y los distribuye entre los centro coordinadores de salvamento apropiados u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.</p> <p>Comunicaciones generales Comunicaciones operacionales y de correspondencia pública y tráfico de mensajes que no sean de Socorro, urgencia, o seguridad, que se transmiten y reciben por ondas radioeléctricas.</p>

<p>Ditching The forced landing of an aircraft on water.</p> <p>Emergency locator transmitter (ELT) Aeronautical radio distress beacon for alerting and transmitting homing signals.</p> <p>Emergency phase A generic term meaning, as the case may be, uncertainty phase, alert phase or distress phase.</p> <p>Emergency position-indicating radio beacon (EPIRB) A device usually carried aboard maritime craft that transmits a signal that alerts search and rescue authorities and enables rescue units to locate the scene of the distress.</p> <p>Flight information centre (FIC) A unit established to provide flight information and alerting services.</p> <p>General communications Operational and public correspondence, traffic other than distress, urgency and safety messages, transmitted or received by radio.</p> <p>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) A global communications service based upon automated systems, both satellite-based and terrestrial, to provide distress alerting and promulgation of maritime safety information for mariners.</p> <p>Global positioning system (GPS) A specific satellite-based system used in conjunction with mobile equipment to determine the precise position of the mobile equipment.</p> <p>International Mobile Satellite Organization (Inmarsat) A system of geostationary satellites for world-wide mobile communications services and which support the Global Maritime Distress and Safety System and other emergency communications systems.</p> <p>Joint rescue co-ordination centre (JRCC) A rescue co-ordination centre responsible for both aeronautical and maritime search and rescue incidents.</p> <p>Local user terminal (LUT) An earth receiving station that receives beacon signals relayed by Cospas-Sarsat satellites, processes them to determine the location of the beacons and forwards the signals.</p> <p>Mission control centre (MCC) Part of the Cospas-Sarsat system that accepts alert messages from the local user terminal(s) and other mission control centres to distribute to the appropriate rescue co-ordination centres or other search and rescue points of contact.</p>	<p>Comunicaciones para coordinar la búsqueda y salvamento Comunicaciones necesarias para coordinar los medios que participan en una operación de búsqueda y salvamento</p> <p>Coordinador de aeronaves (ACO) Persona que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR.</p> <p>Coordinador de la misión de búsqueda y salvamento (SMC) Funcionario asignado temporalmente para coordinar la respuesta a una situación de peligro real o aparente.</p> <p>Coordinador de búsqueda y salvamento (SC) Persona(s) u organismo(s) perteneciente(s) a una Administración que tiene(n) a su cargo la responsabilidad general de establecer y prestar servicios SAR y de asegurar que la planificación de dichos servicios se coordine debidamente.</p> <p>Coordinador en el lugar del siniestro (OSC) Persona designada para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en un área determinada</p> <p>Envío de un alerta de socorro Notificación de una situación de peligro a una dependencia que pueda prestar auxilio o coordinarlo.</p> <p>Estación terrena costera (CES) Denominación marítima de una estación en tierra de Inmarsat que enlaza estaciones terrenas de buque con las redes de comunicaciones terrestres.</p> <p>Fase de peligro Situación en la cual existen motivos justificados para creer que un buque u otra nave, incluida una aeronave o persona, están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.</p> <p>Fase de alerta Situación en la cual se teme por la seguridad de una aeronave o de un buque y de las personas a bordo</p> <p>Fase de emergencia Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.</p> <p>Fase de incertidumbre Situación en la cual existen dudas acerca de la seguridad de una aeronave o de un buque y de las personas a bordo.</p> <p>Llamada selectiva digital (DSC) Técnica que utiliza códigos digitales y que permite a una estación radioeléctrica establecer contacto con otra estación o un grupo de estaciones y transmitirles información.</p> <p>Medio de búsqueda y salvamento Todo recurso móvil, incluidas las unidades designadas para la búsqueda y el salvamento, que se</p>
---	--

<p>NAVAREA One of 16 areas into which the world's oceans are divided by the International Maritime Organization for dissemination of navigation and meteorological warnings.</p> <p>NAVTEX Telegraphy system for transmission of maritime safety information, navigation and meteorological warnings and urgent information to ships.</p> <p>On-scene co-ordinator (OSC) A person designated to co-ordinate search and rescue operations within a specified area.</p> <p>Personal locator beacon (PLB) Personal radio distress beacon for alerting and transmitting homing signals.</p> <p>Pilot-in-command The pilot responsible for the operation and safety of the aircraft during flight time.</p> <p>Rescue An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs and deliver them to a place of safety.</p> <p>Rescue co-ordination centre (RCC) A unit responsible for promoting efficient organization of search and rescue services and for co-ordinating the conduct of search and rescue operations within a search and rescue region.</p> <p>Rescue sub-centre (RSC) A unit subordinate to a rescue co-ordination centre established to complement the latter according to particular provisions of the responsible authorities.</p> <p>SafetyNET Communications service provided via Inmarsat for promulgation of marine safety information, including shore-to-ship relays of distress alerts and communications for search and rescue co-ordination.</p> <p>Search An operation, normally co-ordinated by a RCC or RSC, using available personnel and facilities to locate persons in distress.</p> <p>Search and rescue co-ordinating communications Communications necessary for the co-ordination of facilities participating in a search and rescue operation.</p> <p>Search and rescue co-ordinator (SC) One or more persons or agencies within an Administration with overall responsibility for establishing and providing SAR services and ensuring that planning for those services is properly co-ordinated.</p> <p>Search and rescue data provider (SDP) A source for a rescue co-ordination centre to contact to obtain data to support search and rescue operations, including emergency information from communications equipment registration databases,</p>	<p>utiliza en las operaciones de búsqueda y salvamento</p> <p>NAVAREA Cada una de las 16 áreas en que la OMI ha dividido los océanos del mundo para difundir radio avisos náuticos y meteorológicos</p> <p>Nave Todo vehículo aéreo, marítimo o sumergible de cualquier tipo y tamaño.</p> <p>NAVTEX Sistema de telegrafía utilizado para transmitir a los buques información sobre seguridad marítima, radio avisos náuticos y meteorológicos e información urgente.</p> <p>Objeto de la búsqueda Buque, aeronave u otra nave que ha desaparecido o se encuentra en peligro, o superviviente u objetos de la búsqueda conexos o evidencia en que se basa la realización de la búsqueda.</p> <p>Organización Internacional de telecomunicaciones móviles por satélite (Inmarsat) Sistema de satélites geoestacionarios para los servicios mundiales de comunicaciones móviles que presta apoyo al sistema mundial de socorro y seguridad marítimos y a otros sistemas de comunicaciones de emergencia.</p> <p>Piloto al mando Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.</p> <p>Plan de búsqueda y salvamento Expresión general utilizada para describir los documentos existentes a todos los niveles de las estructuras nacionales e internacionales de búsqueda y salvamento, en los que se detallan los objetivos, las medidas y los procedimientos que apoyan la prestación de servicios de búsqueda y salvamento.</p> <p>Proveedor de datos de búsqueda y salvamento (SDP) Fuente con la que un RCC establece contacto para obtener datos en apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento, incluida información de emergencia procedente de bases de datos de registro del equipo de comunicaciones, sistemas de notificación de buques y sistemas de datos ambientales (p. Ej. Meteorológicos, corrientes marinas o Base de datos ELT en 406 MHz).</p> <p>Puesto de alerta Todo medio destinado a servir como puesto intermedio entre una persona que notifica un incidente y un centro coordinador de salvamento o subcentro.</p> <p>Punto de contacto SAR (SPOC) Centros Coordinadores de salvamento u otros puntos de contacto nacionales establecidos y reconocidos que pueden asumir la responsabilidad</p>
--	---

<p>ship reporting systems and environmental data systems (e.g., weather, or sea current).</p> <p>Search and rescue facility Any mobile resource, including designated search and rescue units, used to conduct search and rescue operations.</p> <p>Search and rescue mission co-ordinator (SMC) The official temporarily assigned to co-ordinate response to an actual or apparent distress situation.</p> <p>Search and rescue plan A general term used to describe documents which exist at all levels of the national and international search and rescue structure to describe goals, arrangements and procedures which support the provision of search and rescue services.</p> <p>Search and rescue point of contact (SPOC) Rescue co-ordination centres and other established and recognized national points of contact which can accept responsibility to receive Cospas-Sarsat alert data to enable the rescue of persons in distress.</p> <p>Search and rescue region (SRR) An area of defined dimensions, associated with a rescue co-ordination centre, within which search and rescue services are provided.</p> <p>Search and rescue service The performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources including co-operating aircraft, vessels and other craft and installations.</p> <p>Search and rescue sub-region (SRS) A specified area within a search and rescue region associated with a rescue sub-centre.</p> <p>Search and rescue unit (SRU) A unit composed of trained personnel and provided with equipment suitable for the expeditious conduct of search and rescue operations.</p> <p>Search object A ship, aircraft, or other craft missing or in distress or survivors or related search objects or evidence for which a search is being conducted.</p> <p>Uncertainty phase A situation wherein doubt exists as to the safety of an aircraft or a marine vessel, and of the persons on board.</p> <p>Unnecessary SAR alert (UN SAR) A message sent by an RCC to the appropriate authorities as a follow-up when the SAR system is unnecessarily activated by a false alert.</p> <p>Vessel A maritime craft.</p>	<p>de recibir los datos del alerta de Cospas-Sarsat con el fin de salvar a personas en peligro.</p> <p>Radiobaliza de localización de personas (PLB) Radiobaliza personal de socorro que emite alertas y transmite señales para la radio recalada.</p> <p>Radiobaliza de localización de siniestros (EPIRB) Dispositivo que normalmente se lleva a bordo de un buque y que transmite una señal para alertar a las autoridades de búsqueda y salvamento y permitir a las unidades de salvamento localizar el lugar del siniestro.</p> <p>Radiogoniometría (DF) Radio recalada sobre señales para determinar una posición..</p> <p>Región de búsqueda y salvamento (SRR) Área de dimensiones definidas asociada a un RCC en la que prestan servicios de búsqueda y salvamento.</p> <p>SafetyNET Servicio de comunicaciones prestado a través de INMARSAT para difundir información sobre seguridad marítima, incluidas la retransmisión costera-buque de los alertas de socorro y las comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.</p> <p>Salvamento Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles auxilio médico iniciales o de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro.</p> <p>Servicio de búsqueda y salvamento Desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluidas aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.</p> <p>Sistema Cospas-Sarsat Sistema satelitario proyectado para detectar balizas de socorro que transmiten en las frecuencias de 121,5 MHz o 40 MHz.</p> <p>Sistema mundial de determinación de posición (GPS) Sistema satelitario específico utilizado con equipo móvil para determinar la posición exacta de dicho equipo.</p> <p>Sistema mundial de determinación de socorro y seguridad marítimos (GMDSS) Servicio mundial de comunicaciones basado en sistemas automáticos, tanto por satélite como terrestres, utilizado para emitir alertas de socorro y</p>
--	---

	<p>difundir información sobre seguridad marítima a los navegantes.</p> <p>Subcentro de salvamento (RSC) Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, establecida para complementar la función de este último según disposiciones especiales de las autoridades responsables.</p> <p>Sub-región de búsqueda y salvamento (SRS) Área específica de una región de búsqueda y salvamento asociada a un Subcentro de salvamento.</p> <p>Terminal local de usuario (LUT) Estación terrena receptora que recibe las señales de las balizas retransmitidas por los satélites de Cospas-Sarsat, las somete a un tratamiento para determinar la posición de las balizas y las vuelve a transmitir.</p> <p>Transmisor de localización de siniestros (ELT) Radiobaliza aeronáutica de socorro que emite un alerta y transmite una señal para la radio recalada.</p> <p>Unidad de búsqueda y salvamento (SRU) Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo adecuado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.</p>
--	--

PLAN NACIONAL SAR

El texto aquí descrito tiene una finalidad ilustrativa. En su lugar, los Estados/Proveedores de servicios podrán reflejar en este párrafo sus propias organizaciones nacionales y arreglos de aprobación del plan.

Introducción

En los anexos 11 y 12 de la OACI, se expone la finalidad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y de búsqueda y salvamento (SAR), así como sus funciones, pero ni su finalidad ni sus funciones pueden realizarse debidamente, a menos que exista una organización que permita dirigir estos servicios y se hayan determinado los métodos necesarios para lograr la finalidad perseguida para cada una de las especialidades nombradas.

Dado que la seguridad de la aviación civil constituye la meta deseada de toda Administración, la administración de los servicios ATS y/o SAR (según corresponda) se tiene que concebir teniendo presente que la utilización segura y eficiente del espacio aéreo constituya su finalidad primaria, para lo cual debe contar con un mecanismo de gestión y supervisión, que tenga a su cargo la política general, la planificación, el personal y el presupuesto capaz de satisfacer las necesidades operacionales del servicio bajo su dirección. Este nivel gerencial debe ocupar un rango elevado en la jerarquía estatal, para poder lograr la asignación de un porcentaje equitativo de todos los recursos económicos disponibles y, referido específicamente al SAR, que se reconozca la importancia del papel desempeñado por este servicio en lo concerniente a la determinación de prioridades y política general de la administración de la aeronáutica civil del país.

Corresponde al organismo responsable de la dirección del SAR, administrar los recursos asignados al servicio, de modo que al emplearse se organicen y coordinen con eficacia y rapidez en las operaciones de búsqueda, de salvamento o de ambas clases, lo cual, obviamente, exige que los niveles de gestión y supervisión dispongan de funcionarios con gran experiencia, capaces de efectuar un planeamiento anticipado y cuidadoso para establecer un organismo SAR dotado de un plan nacional SAR, un plan de operaciones por cada Centro Coordinador de búsqueda y salvamento (RCC) y de los medios para ponerlos en práctica.

Las operaciones SAR pueden adoptar diversas formas, dependiendo de la magnitud o complejidad de la situación planteada y de la capacidad y especialización de los equipos necesarios. El Anexo 12 de la OACI establece las pautas para que los Estados contratantes dispongan de lo necesario a fin de establecer y prestar el servicio SAR durante las 24 horas dentro de sus territorios, determinando además, que las partes de alta mar o zonas de soberanía indeterminada, se fijarán a partir de acuerdos regionales quedando entendido que los servicios se establezcan y presten de acuerdo con las disposiciones del anexo de referencia, ayuda que se efectuará prescindiendo de la nacionalidad de las aeronaves o supervivientes.

En atención a lo anterior, la Tercera Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica (RAN CAR/SAM/3) formuló la Recomendación 6/2 – Instalaciones de búsqueda y salvamento, indicando que la lista de instalaciones de búsqueda y salvamento comprendida en la Tabla SAR-1 en la Parte VII – Búsqueda y salvamento, del Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) del ANP constituya el plan de las instalaciones SAR correspondientes a las Regiones CAR/SAM y que los Estados de ambas regiones deben establecer o mantener los RCC enumerados en dicha Tabla, garantizando la disponibilidad de servicios e instalaciones las 24 horas del día.

Relación del Servicio SAR con el Plan de Navegación Aérea

De conformidad con el Artículo 28 del Convenio, cada Estado contratante es responsable del suministro de instalaciones y servicios en su territorio, los cuales se incluyen en los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI.

Estos planes contienen recomendaciones que los gobiernos pueden seguir en sus programas nacionales de instalaciones y servicios de navegación aérea, con la seguridad de que unos y otros, si se proporcionan de acuerdo con el ANP correspondiente a su región OACI, formarán con los demás Estados de la misma región, una red general que será adecuada durante mucho tiempo. El ANP comprende también todo procedimiento especial que se estime necesario para complementar los procedimientos de carácter mundial contenidos en los Anexos del Convenio de Chicago y en los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS).

En este mismo sentido, cabe destacar que la reunión RAN CAR/SAM/3 en atención a que los Estados deberían evitar discrepancias entre los planes nacionales SAR aeronáuticos y marítimos y que los SRR conformados dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) no siempre coinciden con los de la OACI. Convino en que debería mantenerse un estrecho enlace entre los administradores responsables del SAR aeronáutico con los correspondientes al SAR marítimo, con el objeto de maximizar la compatibilidad entre los planes SAR aeronáuticos y marítimos a tal punto, que podría considerarse la posibilidad de establecer centro mixtos de coordinación de salvamento aeronáutico y marítimo o arreglos equivalentes. Por este motivo, formuló la Recomendación 6/3 – Coordinación con las autoridades SAR marítimas y la OMI.

Asimismo, la RAN CAR/SAM/3 reconoció el invaluable aporte que la utilización de la tecnología de satélites a través del Sistema de alerta y localización COSPAS-SARSAT representa para los servicios SAR, pero que de nada sirve a los Estados disponer de tal soporte si no incorporan en la legislación nacional directivas claras y específicas destinadas a la instalación y uso obligatorio en las Regiones CAR/SAM de transmisores de localización de emergencias (ELT) automáticos que funcionen en la frecuencia radioeléctrica de 406 MHz y en 121,5 MHz para la recalada, de conformidad con el Anexo 6, Partes I, II y III (Recomendación 6/6 – ELT en 406 MHz de a bordo obligatorio).

Simultáneamente al uso obligatorio, este equipamiento debe utilizarse conjuntamente con bases de datos asociados para decodificar los mensajes de emergencia y obtener la correspondiente información en apoyo del SAR. Por esto, cada Estado de las Regiones CAR/SAM deben establecer un proveedor de datos SAR (SDP) de forma tal que los RCC obtengan rápidamente los datos cuando lo necesiten (RAN CAR-SAM/3, Recomendación 6/5 – Proveedor de datos de búsqueda y salvamento).

Finalmente, mediante la Recomendación 6/4 – Búsqueda y salvamento por satélite, requiere que los Estados de las regiones CAR/SAM establezcan un registro de ELT a nivel nacional y que proporcionen a la OACI un punto de contacto SAR (SPOC) el cual debe estar incluido en la Tabla SAR 1 del Volumen II (FASID) del ANP.

Responsabilidad Gubernamental

Las responsabilidades de un gobierno respecto a la aviación civil son considerables y complejas, las cuales no disminuyen en razón de las deficiencias que presente el mecanismo disponible para ejercerla.

La autoridad de aviación civil, aún cuando delegue algunos elementos de la ejecución de funciones o servicios, siempre debería ser capaz de ejercer la responsabilidad de planificación de aquellos, así como asegurar que se siguen los lineamientos, normas y métodos recomendados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

En materia del servicio de búsqueda y salvamento, es oportuno destacar la importancia, no delegable por la autoridad de aviación civil, de ejercer la planificación de los servicios requeridos en cada Estado por la aviación civil nacional e internacional, así como de los medios y recursos humanos necesarios para su prestación.

Por esta razón, la preparación y aprobación del Plan Nacional SAR, con base a los requisitos del ANP CAR/SAM más el agregado de los de la aviación doméstica, con todos los detalles de ejecución, constituye para los Estados CAR/SAM una herramienta de consulta permanente de gran valor para la planificación, previsión presupuestaria y operación.

La responsabilidad básica en el área SAR, está señalada en el Artículo 25 del Convenio de Chicago; en el mismo, no solo se indica la responsabilidad de proporcionar asistencia a las aeronaves en peligro en el territorio de cada Estado, sino la de permitir, sujeto a control de sus propias autoridades, la entrada de equipo y personal de otro Estado si esto fuera necesario, para localizar una aeronave en peligro o rescatar a sus ocupantes.

Las especificaciones generales del servicio SAR, se incluyen en el Anexo 12, mientras que el Manual Internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR) y el Plan de Navegación Aérea proporcionan los detalles adicionales y los requisitos de coordinación y medios necesarios con otras entidades designadas o cooperantes, en función de lograr un Sistema SAR integrado por componentes y etapas funcionales.

Integración del SAR en la estructura y administración de los Estados

La forma en que se puede ejercer la administración de un servicio SAR depende de la estructura básica de aviación civil adoptada por cada Estado.

Aún cuando la responsabilidad de proporcionar el servicio de alerta (por ser uno de los servicios ATS) recae en las dependencias ATS, la coordinación de las operaciones de la búsqueda y del rescate, son asignadas al servicio SAR, el cual depende de la administración de aviación civil y, desde el punto de vista exclusivamente operacional, puede ser delegado a otras entidades gubernamentales que posean los medios adecuados y que por lo general están a cargo de las fuerzas armadas del país.

Si este fuera el caso, será necesario preservar la responsabilidad indelegable por parte de la autoridad de aviación civil de ejercer la planificación del servicio SAR, siendo considerado conveniente que la Dirección General de Aviación Civil (o el organismo designado por el Estado como responsable para ejercer la administración de aviación civil) establezca una unidad administrativa y reguladora de la actividad que puede consistir en un Departamento SAR o en un Comité de Coordinación SAR que trabaje en forma directa con la unidad gubernamental de ejecución operativa a la cual el servicio SAR ha sido delegado.

Esta unidad (Departamento o Comité de coordinación SAR), tendrá a su cargo coordinar las características del servicio SAR que debe proporcionarse de acuerdo con las normas y procedimientos de la OACI, así como de preparar los textos y sus correspondientes actualizaciones, como también las enmiendas de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte GEN – Servicio de búsqueda y salvamento y la parte correspondiente al servicio SAR del Plan Nacional de navegación aérea (PNNA), en consideración que ambas responsabilidades no son delegables por parte de la autoridad de aviación civil.

Marco jurídico y Aspectos legales

Todo Estado debería disponer de leyes y disposiciones que constituyan una base jurídica para establecer una organización SAR y sus recursos, políticas y procedimientos.

El director del servicio SAR debería recabar asesoramiento jurídico sobre la forma en que las leyes nacionales e internacionales afectan (directa o indirectamente) a las políticas y a los procedimientos SAR, antes de promulgar el Plan nacional SAR y la documentación operativa que será de aplicación en las dependencias SAR.

El derecho internacional contempla el salvamento de vidas y cuestiones de soberanía. Los Estados vecinos deberían buscar medios prácticos para equilibrar estos objetivos en las situaciones en que la entrada de medios SAR extranjeros en las aguas, espacio aéreo o territorio pueda ser necesario y oportuno.

El personal que tiene la responsabilidad de brindar el Servicio SAR debe estar en conocimiento de los aspectos legales relacionados con las operaciones SAR, a los efectos de evitar situaciones desfavorables y/o reclamos por daños y perjuicios ante el gobierno nacional.

Al igual que con cualquier otra actividad hay numerosos aspectos legales que afectan las actividades de búsqueda y salvamento; esto hace necesario proporcionar cierta información general para el personal operativo SAR con respecto a aquellas cuestiones legales que la experiencia ha demostrado que tienen significado antes, durante o después de un incidente SAR.

En forma general, los aspectos legales a considerar se agrupan en:

- el paso por fronteras internacionales y territorio de otro estado;
- el ingreso a una propiedad privada;
- el retiro de restos humanos; y
- la custodia y marcación de los restos de un accidente aeronáutico.

En los casos SAR que obliguen al uso de brigadas de salvamento en o sobre el territorio de otro estado, surgen cuestiones de derecho internacional y de protocolo afectando dos principios que pueden estar en conflicto; a saber:

- los derechos soberanos de los estados a controlar y regular la entrada y las operaciones aéreas dentro de su área jurisdiccional, y
- la necesidad de aliviar el peligro en la manera más eficaz y oportuna.

Uno de los propósitos de los Acuerdos Internacionales es el de resolver el conflicto entre estos principios; a esto se agrega la adopción unilateral por cada estado de políticas nacionales con los mismos fines.

Por lo tanto, es necesario establecer procedimientos previamente acordados para las relaciones directas entre las dependencias SAR de los estados afectados.

El Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento - al Convenio de la OACI, proporciona el marco internacional, sin embargo, dado que están de por medio cuestiones de derecho propios de otro estado, es obvio que el personal SAR, y especialmente aquellos que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en tareas de planificación y ejecución, necesitan estar en conocimiento de los diferentes requisitos, según el Estado, a los cuales puede afectar la operación SAR.

Estas y otras referencias tienen que ser familiares al personal SAR, a los efectos de tomar la acción apropiada tan pronto como sea posible, cuando se estime que se necesitarán elementos para participar en las operaciones SAR en otros países o viceversa.

Otro aspecto legal a tener en consideración por la dirección del servicio SAR nacional es el ingreso a una propiedad privada que, sin autorización previa, constituye una violación al derecho de la propiedad; por esto y como práctica general, el personal del RCC/RSC a cargo, como también las brigadas de salvamento durante el desarrollo de la misión SAR, deben procurar obtener el permiso del propietario u ocupante de la propiedad privada antes de ingresar a la misma.

Al respecto, normalmente las leyes consideran que lo único que excusa a lo anterior es que toda violación a la misma se justifica ante la necesidad de ingresar para efectuar el salvamento de vidas humanas, o para pasar por la propiedad elementos o personal para el auxilio a una aeronave en emergencia.

La preservación cuidadosa de restos humanos tiene importantes implicancias para la investigación de los accidentes aéreos, requisitos legales y fines humanitarios; el examen médico de los cuerpos puede conducir a conclusiones importantes por parte de los investigadores de accidentes o para investigaciones judiciales.

Normalmente existen leyes nacionales que exigen la determinación de la causa de la muerte; esta certificación es de gran importancia para la resolución de cuestiones de propiedad y de seguro.

En todos los casos y antes del retiro de restos, es necesario dar intervención a la autoridad policial o de la fuerza de seguridad de jurisdicción, ya que ellas serán las encargadas de que todos los trámites legales referidos a este aspecto sean cumplidos.

En todos los casos, el personal del servicio SAR a cargo de la entrega de los restos, debería obtener un recibo escrito de la persona o institución que acepta la custodia de los mismos.

El personal participante en una misión SAR que necesite retirar los restos humanos a través de fronteras internacionales deberá observar las leyes locales y nacionales del estado involucrado.

Asimismo, la autoridad SAR debe asegurarse que el personal SAR tenga a su disposición la normativa o reglamentación que lo oriente en la adopción de las medidas necesarias para que los restos de la aeronave, base fundamental para determinar las causas del accidente, no sea removida antes de la intervención de los investigadores, quienes son los únicos facultados para liberar los restos.

=====

CAPÍTULO 1

Nota 1: *Las guías y comentarios para la confección del texto final se encuentran en letra cursiva*

Nota 2: *Siguiendo el formato presentado, cada Estado puede adecuar el texto propuesto de acuerdo a su estructura básica de administración.*

Nota 3: *Para disponer de toda la información requerida de la manera más sintética y completa posible, sería conveniente que el texto del Plan estuviera complementado con gráficos, mapas, etc..*

1 Organización del Sistema Nacional SAR

1.1 El organismo encargado de facilitar el servicio de búsqueda y salvamento en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, así como en toda otra área convenida internacionalmente en forma permanente o transitoria, es ...*(nombre del organismo responsable)*; el cual, por intermedio de su Organismo de Ejecución denominado Centro Coordinador de búsqueda y salvamento (RCC) y Subcentro Coordinador de búsqueda y salvamento (RSC) planifica, coordina y dirige la acción a seguir por los distintos organismos concurrentes *(o medios de apoyo)* que ejecutan o colaboran en las tareas.

1.2 El área de responsabilidad SAR se encuentra identificada como Región de búsqueda y salvamento (SRR)*(nombre de la Región o las Regiones SAR)*.

1.3 Las leyes, decretos y disposiciones nacionales y acuerdos internacionales que constituyen la base jurídica para que.. *(nombre del organismo)*.. tenga a su cargo la Dirección del Servicio de búsqueda y salvamento a nivel nacional y disponga de sus recursos, políticas y procedimientos son las siguientes:
(citar, identificando leyes, decretos y disposiciones nacionales y acuerdos internacionales)

1.4 Las funciones básicas del Sistema Nacional SAR están orientadas de manera que *(nombre del organismo a cargo de la Dirección del Servicio SAR a nivel nacional)*.. pueda cumplir con la mayor eficacia que le permitan los medios y personal comprometidos en el Plan Nacional SAR.

1.5 Las funciones básicas del Sistema Nacional SAR, son las siguientes:

(citar todas las que le han sido asignadas según la legislación nacional)

1.5 Los organismos concurrentes con el Plan nacional y que por intermedio de las correspondientes Cartas de Acuerdo Operacional SAR han comprometido su apoyo, son los siguientes:

(citar todo los organismos que hayan comprometido su participación en el Plan Nacional SAR mediante Carta de Acuerdo suscripta con el organismo designado como responsable del SAR nacional. Por ejemplo: Policía, entidades de salud pública, bomberos, ONG, etc.)

Textos de orientación: *Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo I, para. 1.1 hasta 1.8.1 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 5, para. 5.1 hasta 5.2.10 inclusive; para. 5.4.5 hasta 5.6.14 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 6 – Mejora de los Servicios, para. 6.1 hasta 6.6 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice A – Ejemplo de legislación para establecer un organismo SAR. y Apéndice H – Auto evaluación nacional de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR). Informe de la reunión RAN/CAR-SAM/3, Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento.*

CAPÍTULO 2

2 Área de Responsabilidad

2.1 Área de responsabilidad del SAR dentro de la cual se brinda el servicio de búsqueda y salvamento:

SRR XXX:

[aquí describir en detalle los límites establecidos para la región (o de cada región) de búsqueda y salvamento (SRR), con la inclusión de un gráfico demostrativo de la SRR en un Apéndice al Capítulo]

(En caso de haberse establecido una Sub-región SAR, o más, debe indicarse los límites correspondientes establecidos, acompañado de un gráfico demostrativo en un Apéndice al Capítulo)

Dependencia responsable: RCC XXX

(En caso de haberse establecido más de un RCC, citar cada uno de ellos identificando su región de búsqueda y salvamento de jurisdicción.)

(En caso de haberse establecido una Sub-región, también debe indicarse el RSC a cargo)

Medios aéreos disponibles:

Medios terrestres disponibles:

Medios marítimos disponibles:

(Describir en detalle los medios aéreos, terrestres y marítimos disponibles, sus respectivos lugares de basamento y tiempo previsto de su disponibilidad por parte del RCC correspondiente.)

Textos de orientación: Anexo 12, Cap. 2 - Organización, para. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 y Manual IAMSAR, Volumen I, Cap. 2, para. 2.3.15 – Regiones de búsqueda y salvamento; Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice C – Fuentes de asistencia SAR; ANP CAR/SAM Básico, Parte I, para. 5 Búsqueda y Salvamento.

CAPÍTULO 3

3 Organismos de ejecución

3.1 Comité coordinador SAR:

Listado de los organismos que lo conforman.

Si no existe dicho Comité, debe indicarse el organismo que tiene la responsabilidad de actuar como autoridad SAR nacional y los organismos que mediante Carta de Acuerdo hayan comprometido su participación en el Plan Nacional SAR como organismos de ejecución.

Ejemplo:

El Comité coordinador SAR está integrado con los miembros designados por los siguientes organismos:

- a. *Un representante y un suplente de la Dirección de Aeronáutica Civil,*
- b. *Un representante y un suplente de la Fuerza Aérea,*
- c. *Un representante y un suplente de la Marina de Guerra,*
- d. *Un representante y un suplente del Ejército*
- e. *Un representante y un suplente del Servicio de Policía Nacional,*
- f. *Un representante y un suplente del Sistema Nacional de Defensa Civil,*
- g. *Un representante y un suplente del Cuerpo Nacional de Bomberos,*
- h. *Un representante y un suplente de la Cruz Roja Nacional,*
- i. *Un representante y un suplente de la Asociación de Líneas Aéreas,*
- j. *Un representante y un suplente del Federación Nacional de Aeroclub*
- k. *Un representante y un suplente del Sistema Nacional Hospitalario*
- l. *Un representante y un suplente de la Empresa de Estaciones de Radio Costera*
- m. *Un representante y un suplente de la Federación Nacional de Paracaidismo*
- n. *Un representante y un suplente de la Federación Nacional de Montañistas*
- o. *Un representante y un suplente del Automóvil Club Nacional*

3.2 Organismos de ejecución del Plan Nacional SAR:

Deben indicarse todos los organismos que serán los responsables en la integración de esfuerzos y de las operaciones coordinadas SAR en el ámbito nacional, como también, si los hubiera, se indicarán los organismos de apoyo que mediante Carta de Acuerdo se hayan comprometido estar a disposición de alguno de los organismos de ejecución durante una operación SAR.

Ejemplo:

Dirección de Aeronáutica Civil

- *Centro Coordinador de búsqueda y salvamento XXXX (RCC XXXX)*

Organismos de apoyo:

1. CCCC
2. VVVV
3. NNNN

3.3 Medios, personal y equipos comprometidos

Descripción general de todos los medios, personal y equipos que cada organismo participante en el Plan Nacional mediante Carta de Acuerdo haya comprometido poner a disposición del SAR. (organismos ejecutivos como también organismos de apoyo).

Nota: La información de este Capítulo puede estar detallada en un Apéndice al mismo.

Textos de orientación: Apéndice A- Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR, Apéndice B- Ejemplo de Acuerdo de asistencia entre organismos nacionales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos SAR, del presente documento; Anexo 12, Cap.2 – Organización, para. 2.5, 2.6; Manual IAMSAR, Volumen I, Cap. 2, para. 2.7.1 hasta 2.7.5, Cap. 4, para. 4.4.7 hasta 4.5.22 inclusive; Cap. 5, para. 5.4.1 hasta para 5.4.4 y Apéndice C - Fuentes de asistencia SAR; ANP CAR/SAM Básico, Parte I, para. 5 Búsqueda y Salvamento y Parte VII Servicios de Búsqueda y salvamento; FASID CAR/SAM, Parte VII SAR y Tabla SAR 1; Informe de la reunión RAN/CAR-SAM/3, Recomendación 6/8 – Coordinación con las autoridades militares y otras; Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO 4

4 Funciones y responsabilidades SAR

4.1 Funciones y responsabilidades SAR asumidas por cada uno de los organismos participantes en el Plan Nacional SAR:

Se realizará una descripción completa y detallada de cada una de ellas, identificando el organismo responsable. En primer término debieran figurar las correspondientes al Comité coordinador SAR. En caso de no estar conformado, se describirán las correspondientes al organismo responsable del SAR en el ámbito nacional. Estas funciones y responsabilidades surgen de lo pactado en la Carta de Acuerdo suscripta entre la Dirección SAR (Comité Coordinador SAR u Organismo designado por el Estado) y el organismo / institución de referencia.

Nota: La información de este Capítulo puede estar detallada en un Apéndice al mismo.

Ejemplo:

El Comité Coordinador de Búsqueda y Salvamento tendrá los siguientes objetivos:

- *Proporcionar un foro nacional para coordinar las cuestiones administrativas y operaciones SAR.*
- *Servir de contacto con otras organizaciones nacionales (regionales) e internacionales dedicadas a prestar servicios de emergencia.*
- *Promover la utilización eficaz de los medios SAR existentes.*
- *Servir de foro de cooperación para intercambiar información y elaborar posturas y políticas de interés mutuo para las diversas Partes del Plan.*
- *Promover una estrecha colaboración y coordinación entre las autoridades civiles y militares y otras organizaciones a fin de prestar los servicios SAR en forma eficaz.*
- *Mejorar la cooperación entre las comunidades SAR aeronáuticas, marítimas y terrestres para prestar los servicios SAR en forma eficaz.*
- *Determinar otros modos de mejorar la eficacia y eficiencia general de los servicios SAR de (Estado) y normalizar los procedimientos y el equipo SAR siempre que sea posible.*
- *Establecer los acuerdos operacionales SAR con organismos nacionales cuyos medios y/o personal sean considerados necesarios como contribuyentes al Plan Nacional SAR.*
- *Establecer, coordinar con los organismos correspondientes y supervisar las medidas necesarias para la captación, la formación, calificación y experiencia de la dotación de las dependencias SAR y de las correspondientes a organismos contribuyentes al Plan Nacional SAR*

- *Concertar, por intermedio de la Dirección de Aeronáutica Civil, Convenios y Acuerdos de Ayuda Mutua para misiones SAR con los Estados adyacentes*

Textos de orientación: Apéndice A- Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR, Apéndice B- Ejemplo de Acuerdo de asistencia entre organismos nacionales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos SAR, del presente documento; Anexo 12, Capítulo 2 -Organización, Capítulo 4, para.4.4; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 1, para. 1.4 – Funciones básicas del sistema y 1.5 – Gestión y apoyo del sistema; ANP Básico CAR/SAM, Parte VII, Para. 3.3

CAPÍTULO 5

5 Programa de formación del personal SAR

Programa de formación del personal SAR, normas de calificación y procedimientos de certificación de aptitudes.

5.1 Programa de formación SAR:

Descripción general del programa de captación y de formación del personal SAR preparado para cada área, instrucciones para la confección de los calendarios de realización de ejercicios (de laboratorio y de los previstos utilizando medios y personal), incluso descripción de los distintos procedimientos, técnicas y equipos SAR a utilizar durante los mismos. Esta información servirá de referencia a los responsables de preparar e impartir la instrucción del personal SAR asignado a las dependencias SAR como también de los organismos comprometidos en el Plan Nacional SAR.

5.2 Calificación – Certificaciones SAR:

Designación de las normas de calificación de desempeños y certificaciones de aptitudes para el personal SAR de cada área o funciones SAR, como reconocimiento oficial de que una persona ha demostrado satisfactoriamente sus habilidades y la competencia mental y física para trabajos SAR. Además, debería incluirse un listado de los organismos habilitados para otorgarlas.

Textos de orientación: Anexo 12, Capítulo 4, para. 4.3.1, 4.3.2 y 4.4 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 3 Formación, calificación, titulación o certificación y ejercicios; Informe de la reunión RAN-CAR/SAM/3, Recomendación 6/9 – Planificación de recursos humanos y capacitación de personal de centros coordinadores de salvamento y de Subcentros de salvamento; Recomendación 6/10 – Preparación de material didáctico sobre búsqueda y salvamento (SAR); RAN- CAR/SAM/2, Recomendación 7/12.

CAPÍTULO 6

6 Acuerdos con organismos de apoyo

6.1 En este Capítulo se incorporan las copias completas de cada uno de los acuerdos operacionales realizados por *...(nombre del organismo responsable del SAR nacional)...* con las autoridades de organismos u organizaciones que participan con medios, servicios y/o personal y que no estarán bajo el control directo de la dirección SAR, pero que cuya participación se considera indispensable durante las operaciones de búsqueda, de salvamento o la combinación de ambas.

Incorporar una copia de cada uno de los acuerdos realizados con las autoridades que participen con medios y servicios que no estarán bajo el control directo de la dirección SAR. pero que cuya participación en el Plan Nacional SAR se considera necesaria.

A modo de ejemplo: las prestaciones que realizaría una empresa de transporte terrestre de combustible en un área definida, asegurando el normal reabastecimiento de las brigadas SAR o, las brindadas por una organización no gubernamental suministrando el equipamiento y personal necesarios en las evacuaciones de supervivientes.

Textos de orientación: Anexo 12, Capítulo 2, para. 2.5.1 hasta 2.5.2 inclusive; ANP Básico CAR/SAM, Parte VII, Para. 3.3, 3.4 y 3.5 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I – Acuerdos sobre búsqueda y salvamento.-

CAPÍTULO 7

7 Acuerdos Internacionales

7.1 En este Capítulo se incorporan las copias completas de cada uno de los acuerdos operacionales realizados por ...(*nombre del organismo responsable del SAR nacional*)... con las autoridades de los Centros Coordinadores (RCC) adyacentes de Estados vecinos.

Incorporar una copia de cada uno de los acuerdos realizados con las autoridades de los RCC de Estados vecinos.

Textos de orientación: Apéndices C, D, E (según el caso) del presente documento, Anexo 12, Capítulo 3, para 3.1.1 hasta 3.1.9 inclusive. Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I – Acuerdos sobre búsqueda y salvamento; Informe de la reunión RAN-CAR/SAM/3, Recomendación 6/11 – Cooperación entre los Estados y creación de instalaciones de búsqueda y salvamento conjuntas. Informe de la reunión RAN/CAR-SAM/3, Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento.

Nota: Con referencia a los Capítulos 6 y 7, las copias requeridas en ellos pueden incluirse como Apéndices al Plan Nacional SAR.-

APÉNDICE A

Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR

El texto siguiente puede servir de orientación para crear el Comité Coordinador SAR de un Estado (Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice J)

COMITÉ COORDINADOR SAR de [Estado]

1. **ANTECEDENTES:** El Plan Nacional SAR de [Estado] prevé la creación de un Comité Coordinador SAR a escala nacional.
2. **OBJETIVOS:** La creación del Comité coordinador SAR de [Estado] tiene por objeto realizar lo siguiente:
 - a) proporcionar un foro nacional para coordinar las cuestiones administrativas y operacionales SAR;
 - b) servir de contacto con otras organizaciones nacionales [regionales] e internacionales dedicadas a prestar servicios de emergencias;
 - c) supervisar el Plan Nacional SAR de [Estado] y elaborar y mantener un Manual [Nacional] SAR;
 - d) promover la utilización eficaz de los medios SAR existentes;
 - e) servir de foro de cooperación para intercambiar información y elaborar posturas y políticas de interés mutuo para las diversas Partes del Plan Nacional;
 - f) promover una estrecha colaboración y coordinación entre las autoridades civiles y militares y otras organizaciones a fin de prestar servicios SAR eficaces;
 - g) mejorar la cooperación entre las comunidades SAR aeronáuticas; marítimas y terrestres para prestar servicios SAR eficaces; y
 - h) determinar otros modos de mejorar la eficacia y eficiencia generales de los servicios SAR de [Estado] y normalizar los procedimientos y el equipo SAR siempre que sea posible.

- 3. MIEMBROS:** Los Miembros serán las personas designadas por cada Parte en el Plan Nacional SAR de [*Estado*].

Además:

- a) cada Parte designará un Miembro suplente; y
- b) los Miembros estarán encargados de mantener la coordinación apropiada con los organismos interesados en sus respectivos países y organizaciones.

4. PROCEDIMIENTOS:

- a) Reuniones generales del Comité, que se celebrarán por lo menos una vez al año, en las que se admitirán a los observadores, asesores y visitantes designados.
- b) También se podrán celebrar reuniones de directores SAR cuando sea necesario, y se podrán constituir grupos de trabajo que lleven a cabo la labor de detalle y presentes propuestas al Comité.
- c) El Presidente o cualquier Miembro podrá convocar una reunión especial del Comité cuando sea necesario.
- d) El Presidente del Comité será [*organismo oficial*] o [*elegido anualmente por turno entre los Miembros*]. Los servicios de secretaría los prestará normalmente [*organismo oficial*].

ACUERDO DEL APOYO: Al firmar el Plan Nacional SAR de [*Estado*], cada Parte se compromete a apoyar plenamente al Comité [*nacional / regional*] dentro de sus posibilidades.

APÉNDICE B

EJEMPLO DE ACUERDO DE ASISTENCIA ENTRE EL ORGANISMO RESPONSABLE DEL SAR NACIONAL Y ORGANISMOS OFICIALES U ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES PROVEEDORES DE INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA ATENDER CASOS SAR

Nota: Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo responsable de facilitar el servicio de búsqueda y salvamento en el ámbito nacional.

ACUERDO OPERACIONAL

Entre el (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) y (*organismo oficial / organismos no gubernamental*)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento a las Normas y Métodos Recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adoptadas por [*Estado*], relativos a la prestación de ayuda entre los organismos nacionales proveedores de servicios e instalaciones para atender casos de búsqueda y salvamento, el (*organismo oficial u organismo no gubernamental*) acuerda prestar ayuda cuando el (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*), en razón de una emergencia, le solicite tal ayuda.

2. ALCANCE DE LA AYUDA

2.1 Ambos organismos acuerdan aunar los medios que, previa evaluación, pueda ser de utilidad para apoyar misiones SAR dentro del espacio aéreo correspondiente a la Región de búsqueda y salvamento (SRR) (*nombre*) cuya jurisdicción se encuentra a cargo del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) (*nombre*), con inclusión de las respectivas áreas terrestres y acuáticas.

3. TÉRMINOS DEL ACUERDO

3.1 El (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*) suministrará al RCC (*nombre*) en todo momento, información actualizada relativa a la disponibilidad de aquellos servicios e instalaciones que en un momento dado puedan apoyar una misión SAR.

3.2 El RCC (*nombre*) facilitará al (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*) información inmediata, al ocurrir un incidente SAR que requiera o pueda necesitar por razones humanitarias, el apoyo inmediato de los servicios o instalaciones de (*organismo oficial proveedor*)

u organismo no gubernamental proveedor o, el medio asignado por el organismo proveedor para brindar la ayuda)

4. DISPOSICIONES ESPECIALES

4.1 El RCC (*nombre*) y (*medio asignado por el organismo proveedor*) establecerán mecanismos para coordinar las posibles acciones de asistencia mutua, que sean recomendables para actuar con prontitud en la atención de casos SAR, en los cuales se estime conveniente aplicar el presente Acuerdo Operacional de asistencia mutua.

4.2 Los mecanismos de coordinación y el listado de las instalaciones y/o servicios suministrados por (*medio asignado por el organismo proveedor*) figurarán como Adjuntos numerados al presente Acuerdo Operacional SAR de conformidad con los requisitos mínimos que aparecen en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (ANP), Volumen II – FASID, Parte VII - Tabla SAR-1 y formarán parte del Plan de Operaciones (Guía operativa) del RCC (*nombre*).

4.3 El (*medio asignado por el organismo proveedor*) acepta participar en ejercicios a intervalos regulares, organizados por (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) y coordinados por el RCC (*nombre*).

5. RELACIÓN ENTRE EL RCC (*nombre*) Y (*medio asignado por el organismo proveedor*)

5.1 Las autoridades del RCC (*nombre*) y (*medio asignado por el organismo proveedor*), o los funcionarios por ellos designados, están autorizados, dentro del marco del presente Acuerdo Operacional SAR, a comunicarse directamente, para coordinar y tratar todos los asuntos comunes en materia de cooperación SAR de sus respectivos organismos.

5.2 Estas autoridades y las de los servicios e instalaciones relacionadas con el SAR, se reunirán al menos una vez por año (o previa convocatoria de 72 horas en casos especiales) para discutir los resultados de las operaciones y ejercicios para el año precedente y de ser necesario, proponer los cambios que se consideren convenientes para optimizar el presente acuerdo.

5.3 El (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) será responsable de informar a las otras fuentes oficiales y/o privadas, que forman parte al Plan Nacional SAR de (*Estado*) acerca de la existencia del presente Acuerdo Operacional SAR y procurará la posibilidad de establecer métodos semejantes con otros proveedores a nivel nacional o local.

Firmado ena losdías del mes de de 20..

Por (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*):

Por (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*):

ADJUNTO 1

a la Carta de Acuerdo Operacional SAR suscripta entre (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) y (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*)

Nota: Texto completo sugerido para elaborar el Adjunto 1, al Acuerdo de Asistencia entre Organismos Oficiales u Organismos no gubernamentales Nacionales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos SAR. El listado final únicamente debe reflejar exactamente los medios y/o instalaciones comprometidos.

Listado de instalaciones y/o servicios que (*medio proveedor*) suministrará al RCC (*nombre*) para atender casos SAR en la SRR (*nombre*):

1. Medios de transporte

1.1 Aéreos (ala fija): Indicar datos sobre radio de acción (R/A) y horas de reserva para la búsqueda (HB)

- ELR (radio de acción sumamente grande): (R/A) 1500NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- VLR (radio de acción muy grande): (R/A) 1000NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- LRG (gran radio de acción): (R/A) 750NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- MRG (radio de acción medio) (R/A) 400NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- SRG (pequeño radio de acción) (R/A) 150NM + ½ (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)

- 1.2 Aéreos (anfíbios): *Indicar aquellos vehículos aéreos, acondicionados para acuatizaje, aerodeslizadores para operar en áreas llanas, pantanosas, hovercraft, etc. (anotar número de vehículos, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- 1.3 Aéreos (ala rotativa): Indicar datos sobre radio de acción (R/A) y capacidad para evacuar (CE) personas (P).
- HEL-L (R/A máximo): 100NM – CE 1 a 5 P: *(anotar número de helicópteros, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - HEL-M (R/A promedio): 100-200 – CE 6 a 15 P: *(anotar número de helicópteros, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - HEL-H (R/A superior): + de 200NM – CE + de 15 P: *(anotar número de helicópteros, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- 1.4 Acuáticos: Indicar datos sobre radio de acción (R/A) y capacidad para evacuar personas (CE).
- RB (R/A pequeño): embarcaciones costeras y/o fluviales *(anotar número de embarcaciones, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - RV (R/A gran radio de acción): buque marinerero *(anotar número de embarcaciones, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- 1.5 Terrestres:
- Vehículos rústicos pequeños: *(anotar número disponible, placas, datos sobre tracción, equipos adicionales tales como equipos de comunicaciones, primeros auxilios, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - Camionetas capacidad mediana: *(anotar número disponible, placas, datos sobre tracción, equipos adicionales tales como equipos de comunicaciones, primeros auxilios, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*

- Camiones de gran capacidad: *(anotar número disponible, placas, datos sobre tracción, equipos adicionales tales como equipos de comunicaciones, primeros auxilios, equipos de refrigeración, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- Ambulancias: *(anotar número disponible, placas, datos sobre equipos de primeros auxilios, instrumentación médica, equipos de comunicaciones, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*

1.6 Equipos de comunicaciones: Indicar facilidades que brindan la posibilidad de ser utilizadas en materia de instalaciones y servicios COM.:

- Redes ATS, redes de Defensa Aérea y otras militares, redes de organismos privados;
- Clubes de radioaficionados;
- Servicios telefónicos, teles, fax, radiogoniometría;
- Estaciones costeras;
- Estaciones de la Defensa Civil;
- Redes meteorológicas

(indicar tipo de redes, horas de operación, frecuencias disponibles para el SAR, cantidad de equipos, tipos de equipos fijos, portátiles, personal para instalar, operar y mantener los equipos en sitio, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC).

1.7 Asistencia médica:

- Auxilio médico de emergencia *(anotar datos sobre ubicación del personal y equipos disponibles)*
- Facilidades para atención médica en sitio
- Evacuación médica *(de superficie; aérea)*
- Hospitalización *(anotar datos evaluados sobre recursos disponibles, capacidad de ayuda por especialidad médica, disponibilidad de banco de sangre, capacidad en la morgue, tiempo estimado de preaviso para permitir el alistamiento para recibir pacientes)*

1.8 Personal especializado: *(indicar datos sobre disponibilidad de personal especializado que puede ofrecer el Organismo proveedor, número de personas, horas/días disponibles, localidades para ser ubicados, tiempo de preaviso para permitir el alistamiento y disponibilidad por parte del RCC)*

- Brigada de salvamento, con equipo necesario para operaciones aéreas, terrestres o en el agua; y
 - Equipos Para-SAR, Heli-SAR, submarinistas, buzo, montañistas (andinistas, selváticos)
- 1.9 Existencia de equipos de emergencia y de supervivencia, embalados en aeródromos adecuados, para ser lanzados a los supervivientes:
- ***Indicar lugares de almacenamiento y disponibilidad. Designar una persona para efectuar la entrega de pedidos, sin demora (durante las 24 horas del día)***
- 1.10 Servicios de aprovisionamiento de combustible para los medios de transportes participantes den una misión SAR:
- ***Indicar lugares y personas a quién contactar, cantidad máxima de litros o galones que puede ser autorizado por días de operación. Designar personas responsables para llevar el control del suministro. Establecer si se utilizará algún tipo de formulario o vales.***
- 1.11 Mantenimiento preventivo: Indicar posibilidades para:
- Los medios de transporte aéreos, terrestres o acuáticos;
 - Equipos de comunicaciones; y
 - Otros equipos de emergencia.
- 1.12 Otros tipos de ayuda SAR: Indicar disponibilidad de:
- ***Grupos de voluntarios de rescate, especializados en montaña, selva, desiertos, costas, zonas acuáticas, etc;***
 - Servicios de bomberos, aeronáuticos, marinos, forestales, de las ciudades, rurales.
- 1.13 Cooperación: Indicar posibilidades de apoyo en las especialidades siguientes:
- investigación de accidentes de aviación
 - AVSEC
 - Prevención radioactiva
 - Contaminación ambiental; y
 - Documentación técnica.

APÉNDICE C

EJEMPLO DE ACUERDO OPERACIONAL PARA LA UTILIZACIÓN INTER-ESTATAL DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS SAR, CON ARREGLO AL CUAL DOS O MÁS ESTADOS CONVIENEN EN AUNAR SUS MEDIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

***Nota1:** Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo encargado de la Aviación Civil o a un nivel superior.*

ACUERDO OPERACIONAL

relativo a Cooperación entre los servicios SAR del Estado A y los del Estado B

***Nota2:** Si existiera más de un RCC involucrado por cada Estado, debiera especificarse en la forma necesaria.*

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización Civil Internacional (OACI), relativos a la prestación de ayuda entre los servicios SAR de Estados vecinos, los servicios SAR del Estado A y del Estado B acuerdan prestarse mutuamente ayuda cuando el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de un Estado solicite al RCC del otro Estado que preste tal ayuda

2. ALCANCE DE LA AYUDA

2.1 Los servicios SAR del Estado A y del Estado B acuerdan prestarse mutuamente apoyo, aunando sus medios de búsqueda y salvamento para las operaciones SAR a lo largo de sus fronteras nacionales comunes y en las áreas marítimas de sus respectivas Regiones SAR (SRR).

3. TÉRMINOS DEL ACUERDO

3.1 Cada Servicio SAR asegurará que el otro Servicio SAR disponga en todo momento de la información más reciente relativa a la disponibilidad, estado de utilización, tiempo estimado de alistamiento etc., de aquellas instalaciones de búsqueda y salvamento que formen parte de los medios de utilización conjunta.

3.2 El RCC correspondiente a cualquiera de los Servicios SAR alertará inmediatamente al RCC que corresponda del otro Servicio SAR, al ocurrir un incidente dentro de su SRR que requiera o pueda necesitar eventualmente la utilización de instalaciones y servicios del otro Servicio SAR.

4. DISPOSICIONES ESPECIALES

4.1 Franqueamiento de fronteras nacionales

4.1.1 Para facilitar la utilización de los medios de empleo común, el Servicio SAR de cada Estado, hará todo lo posible por establecer acuerdos con las autoridades pertinentes, para que éstas permitan a las aeronaves de búsqueda y salvamento del otro Estado sobrevolar o aterrizar en aeródromos designados dentro de su territorio, sin necesidad de autorización especial para hacerlo así. Se harán acuerdos semejantes relativos a la utilización de los medios de superficie en las zonas fronterizas y se intercambiarán copias entre ambos Servicios para conocimiento y efectos correspondientes.

4.1.2 El Servicio SAR de cada Estado informará inmediatamente a las autoridades que controlen la entrada en su territorio, en todas las oportunidades de haberse solicitado que los medios de búsqueda y salvamento del Servicio SAR del otro Estado operen en su territorio o por encima del mismo. *(las condiciones para atravesar las fronteras pueden establecerse en un Anexo a este acuerdo).*

4.2 Realización de ejercicios SAR

4.2.1 Los Servicios SAR del Estado A y del Estado B realizarán ejercicios a intervalos regulares, para fines de entrenamiento y verificación de los procedimientos acordados.

4.3 Relaciones entre las autoridades de búsqueda y salvamento

4.3.1 Las autoridades responsables de los Servicios SAR de cada Estado, o las personas por ellos designadas, están autorizadas, dentro del marco del presente acuerdo, a comunicar directamente entre sí, para tratar todos los asuntos comunes de búsqueda y salvamento.

4.3.2 Estas autoridades y las de las instalaciones y servicios principales celebrarán una reunión, al menos una vez al año, para discutir los resultados de las operaciones y los ejercicios SAR del año precedente y, si es necesario, para determinar los cambios que debieran introducirse en el plan de operaciones.

4.4 Colaboración con otros servicios SAR

4.4.1 Los Servicios SAR del Estado A y del Estado B informarán a los Servicios SAR de los Estados vecinos, acerca de la existencia del presente acuerdo, y explorarán la posibilidad de establecer métodos semejantes de colaboración entre ellos.

4.5 Coordinación ATS/SAR

4.5.1 El servicio SAR, de cada Estado, hará todo lo posible por establecer acuerdos de coordinación ATS/SAR con las autoridades pertinentes, para que en caso de ser necesario, disponer de un medio alternativo rápido y confiable para transmitir informaciones SAR durante una situación de emergencia.

APÉNDICE D

EJEMPLO DE ACUERDO OPERACIONAL PARA LA UTILIZACIÓN INTER-ESTATAL DE INSTALACIONES Y SERVICIOS SAR ESPECÍFICOS, CON LOS QUE UN ESTADO PRESTA AYUDA A OTRO ESTADO

Nota1: Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo encargado de la Aviación Civil o a un nivel superior.

ACUERDO OPERACIONAL

relativo a

Ayuda en operaciones aéreas de búsqueda entre los servicios de búsqueda y salvamento de (*Estado A*) y (*Estado B*), dentro de sus respectivas Regiones SAR (SRR)

Nota2: Las disposiciones de este tipo de acuerdo pueden adaptarse de forma que incluyan, o abarquen por separado, la ayuda que hayan de prestar las brigadas de salvamento marítimas o terrestres. Si existiera más de un RCC involucrado por cada Estado, debiera especificarse en la forma necesaria.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización Civil Internacional (OACI), relativos a la prestación de ayuda entre servicios SAR de estados vecinos, el Servicio SAR del Estado A se compromete a prestar ayuda al Servicio SAR del Estado B, en la forma que se especifica en 2. Alcance de la Ayuda, inmediatamente de recibirse en el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) A una petición de tal ayuda por parte del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) B.

2. ALCANCE DE LA AYUDA

2.1 Cuando así lo solicite el RCC B, el RCC A pondrá a disposición del RCC B, cuando las circunstancias lo permitan, una o más aeronaves, según se necesiten, para operaciones de búsqueda y salvamento en la SRR B, concernientes a aeronaves de cualquier nacionalidad.

3. TÉRMINOS DEL ACUERDO

3.1 El RCC B, al hacer una petición de ayuda, proporcionará al RCC A todos los derechos pertinentes al alcance de la ayuda necesaria.

3.2 El RCC A, al recibir la petición del RCC B, asignará inmediatamente una o más aeronaves de búsqueda y salvamento, según se necesitan, al RCC B.

3.3 Durante el vuelo, la aeronave así asignada se pondrá en comunicación lo antes posible con el RCC B, indicando su condición de aeronave de búsqueda y salvamento, y pedirá instrucciones.

3.4 Al finalizar la misión de búsqueda y salvamento asignada por el RCC B, la aeronave aterrizará en la base de operaciones que se le haya indicado en la SRR B, para fines de suministrar información posterior al vuelo o, si es necesario, para prepararse a realizar otras misiones.

4. DISPOSICIONES ESPECIALES

4.1 Sobrevuelo y aterrizaje

4.1.1 El Servicio SAR del Estado B hará los arreglos oportunos para facilitar la entrada de las aeronaves de búsqueda y salvamento del Estado A, y para notificar a las autoridades interesadas que tal entrada va a tener lugar.

4.2 Escalas técnicas, alojamiento y transporte de los miembros de la tripulación

4.2.1 El Organismo SAR del Estado B sufragará los gastos de los siguientes servicios:

- a) utilización de los aeródromos asignados y de las instalaciones de los mismos;
- b) abastecimiento de combustible, operaciones de servicio de la aeronave y maniobra (handling);
- c) alojamiento y transporte de los miembros de la tripulación.

4.3 Provisiones y equipo de supervivencia lanzables

4.3.1 El jefe del RCC B y el piloto de la aeronave organizarán la recuperación de las provisiones y equipo de supervivencia que estén en condiciones de utilizarse nuevamente.

4.4 Informe sobre las operaciones

4.1 El RCC B enviará al RCC A dos copias del informe de cada operación de búsqueda y salvamento en que hayan participado aeronaves del Estado A.

4.2 El RCC A enviará al RCC B dos copias del informe preparado por la tripulación que tomó parte en la operación, junto con las observaciones de carácter técnico en caso de ser necesario.

APÉNDICE E

EJEMPLO DE ACUERDO ENTRE DOS ESTADOS PARA LA FACILITACIÓN DE LA ENTRADA DE MEDIOS SAR

Nota1: Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo encargado de la Aviación Civil o a un nivel superior.

Este acuerdo entre el Estado A y el Estado B, relativo a operaciones aéreas de búsqueda y salvamento tiene lugar mediante el canje de Notas.

Nota2: Este tipo de acuerdo puede adaptarse para que incluya o abarque por separado las operaciones de búsqueda y salvamento realizadas por brigadas de salvamento marítimas y terrestres.

Excelentísimo señor:

1. Tengo el honor de hacer referencia a las deliberaciones que han tenido lugar, respecto a la necesidad de garantizar una cooperación adecuada entre nuestros dos Gobiernos en las operaciones aéreas de búsqueda y salvamento a lo largo de nuestra frontera común.

2. Como resultado de las conclusiones a que se llegó durante estas deliberaciones, mi Gobierno desea proponer:

- 1) Que, en el futuro, se permita a las aeronaves públicas del Estado A o del Estado B, utilizadas en operaciones aéreas de búsqueda y salvamento, entrar en el territorio de cualquiera de los dos países, o salir de él, sin tener que someterse a las formalidades de inmigración o de aduanas, normalmente exigidas por nuestros respectivos Gobiernos, a condición de que el Centro Coordinador de Salvamento que intervenga en la operación de búsqueda y salvamento asuma, bien sea directamente o a través de otra persona delegada por el mismo, la responsabilidad de informar por teléfono o por telegrama:
 - a) Al servicio de inmigración del punto de entrada más cercano al territorio sobre el que vayan a iniciarse operaciones de búsqueda y salvamento, comunicándole de la operación que se tiene intención de emprender y dándole detalles relativos al objeto del vuelo, las marcas de identificación de cada aeronave, y el número de personas que componga la tripulación de cada una de ellas;
 - b) Al puesto de aduana más cercano al territorio sobre el que vayan a iniciarse operaciones de búsqueda y salvamento, acerca de la operación que se tiene la intención de emprender, dándole detalles relativos al territorio sobre el que haya de efectuarse la búsqueda, la posible duración de la permanencia de las aeronaves, las marcas de identificación de cada una de ellas, y el número de personas que componga la tripulación de cada aeronave.

- 2) Que, en caso de aterrizaje de una aeronave pública de uno de los dos países en el territorio del otro, en el transcurso de operaciones de búsqueda y salvamento, se notifique este hecho, verbalmente o por teléfono, al administrador de Aduanas más próximo, a fin de que pueda prestar toda la ayuda que le sea posible, en conexión con toda importación especial necesaria para la operación de búsqueda y salvamento. Este informe podrá hacerlo el Centro Coordinador de Salvamento que organice la operación o los pilotos interesados, optando por lo que contribuya de la mejor manera al éxito de la operación en cuestión.
- 3) Que, todo producto transportado en las aeronaves en cuestión de un país al otro, en el curso de una operación de búsqueda y salvamento, permanezcan en este último país hasta la conclusión de la operación; tales productos o mercancías serán sometidos al mismo tratamiento aduanero concedido normalmente en dicho país a los productos importados.

3. La expresión “aeronave pública”, en el sentido con que se utiliza en la presente Nota, designa a las aeronaves de los Gobiernos del Estado A y del Estado B, y toda otra aeronave matriculada en el Estado A y en el Estado B, que pueda colocarse bajo el control operacional de un Centro Coordinador de Salvamento en uno u otro país, para los fines de una operación de búsqueda y salvamento.

4. Si el Gobierno de su Excelencia está dispuesto a aceptar las propuestas precedentes, mi Gobierno desearía que la presente Nota, junto con la respuesta afirmativa de Su Excelencia, constituya un acuerdo entre nuestros dos Gobiernos el cual surtiría efecto a partir de la fecha correspondiente a la respuesta de Su Excelencia y permanecería en vigor hasta la expiración de un período de días, a partir de la fecha en que una de las partes del acuerdo comunique a la otra su intención de darlo por terminado.

Acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y aprecio

(firmado).....

MODELO DE NOTA DE RESPUESTA CONFIRMANDO LAS DISPOSICIONES PROPUESTAS EN LA NOTA DEL ESTADO "A"

Excelentísimo señor:

1. Tengo el honor de acusar recibo de su Nota Número..... del día..... de..... de 20..., relativa a las deliberaciones que han tenido lugar respecto a la necesidad de garantizar una cooperación satisfactoria entre nuestros dos Gobiernos, en lo que respecta a las operaciones de búsqueda y salvamento a lo largo de nuestra frontera común, que contenía las propuestas que se reproducen a continuación:

2. *(se repite el texto del párrafo 2 de la Nota del Estado A)*

3. *(se repite el texto del párrafo 3 de la Nota del Estado A)*

4. En respuesta, tengo el honor de participar a su Excelencia que mi Gobierno acepta las propuestas precedentes y conviene en considerar que la Nota de Su Excelencia y la presente respuesta constituyen un acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, con validez hasta la fecha en que una de las Partes del acuerdo haya significado a la otra su deseo de darlo por terminado.

Acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

(firmado).....



**MATERIAL DE ORIENTACIÓN PARA LA
ELABORACIÓN DE UN
PLAN NACIONAL DE BÚSQUEDA Y
SALVAMENTO**

(Lima, junio de 2002)

INDICE

Índice	
Lista de acrónimos utilizados en el SAR	
Glosario.....	
Introducción	
Relación del Servicio SAR con el Plan de Navegación Aérea	
Responsabilidad Gubernamental	
Integración del SAR en la estructura y administración de los Estados	
Marco jurídico y Aspectos legales	
Capítulo 1: Organización del Sistema Nacional SAR.....	
Capítulo 2: Área de responsabilidad	
Capítulo 3: Organismos de ejecución	
Capítulo 4: Funciones y responsabilidades SAR	
Capítulo 5 Programa de formación del personal SAR.....	
Capítulo 6: Acuerdos con organismos de apoyo.....	
Capítulo 7: Acuerdos Internacionales	

LISTA DE APÉNDICES:

Apéndice A	Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR
Apéndice B	Ejemplo de Acuerdo de Asistencia entre el organismo responsable del SAR Nacional y organismos oficiales u organismos no gubernamentales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos
Apéndice C	Ejemplo de acuerdo operacional para la utilización Inter.-estatal de las instalaciones y servicios SAR, con arreglo al cual dos o más Estados convienen en aunar sus medios de búsqueda y salvamento
Apéndice D	Ejemplo de acuerdo operacional para la utilización Inter.-estatal de las instalaciones y servicios SAR específicos, con los que un Estado presta ayuda a otro Estado
Apéndice E	Ejemplo de acuerdo entre dos Estados para la facilitación de la entrada de medios SAR
Apéndice F	
Apéndice G	
Apéndice H	

LISTA DE ACRÓNIMOS UTILIZADOS EN EL SERVICIO SAR

Inglés	Español
A/C aircraft	A/C aeronave
ACC area control centre	ACC centro de control de área
ACO aircraft co-ordinator	ACO coordinador de aeronaves
AES aeronautical earth station	AES estación terrena aeronáutica
AFN aeronautical fixed network	AFN red fija aeronáutica
AFTN aeronautical fixed telecommunications network	AFTN red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
AIP Aeronautical Information Publication	AIP Publicación de Información Aeronáutica
AIS aeronautical information services	AIS servicios de información aeronáutica
AM amplitude modulation	AM amplitud modulada
AMS aeronautical mobile service	AMS servicio móvil aeronáutico
AMS(R)S aeronautical mobile satellite (route) service	AMS(R)S servicio móvil aeronáutico por satélite (Ruta)
AMSS aeronautical mobile satellite service	AMSS servicio móvil aeronáutico por satélite
AMVER Automated Mutual-assistance Vessel Rescue	AMVER Sistema automatizado de asistencia mutua para el salvamento de buques
ANC Air Navigation Commission	ANC Comisión de aeronavegación
ARCC aeronautical rescue co-ordination centre	ARCC Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico
ARSC aeronautical rescue sub-centre	ARSC Subcentro de salvamento Aeronáutico
ATC air traffic control	ATC control de tránsito aéreo
ATN aeronautical telecommunications network	ATN red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATS air traffic services	ATS servicios de tránsito aéreo
CES coast earth station	CES estación terrena costera
Cospas Space System for Search of Vessels in Distress	Cospas Sistema de búsqueda por satélite de buques en peligro
CRS coast radio station	CRS radio estación costera
C/S call sign	C/S distintivo de llamada
CW continuous wave	CW onda continua
DF direction finding	DF radiogoniometría
DME distance measuring equipment	DME Equipo medidor de distancia
DRU desert rescue unit	DRU unidad de salvamento de desierto
DSC digital selective calling	DSC llamada selectiva digital
ELT emergency locator transmitter	ELT transmisor de localización de siniestros
EPIRB emergency position-indicating radio beacon	EPIRB radiobaliza de localización de Siniestros
FIC flight information centre	FIC centro de información de vuelo
FIR flight information region	FIR región de información de vuelo
FM frequency modulation	FM frecuencia modulada
GES ground earth station	GES estación terrena en tierra
GHz gigahertz	GHz gigahertz
GLONASS Global Orbiting Navigation Satellite System	GLONASS sistema orbital mundial de navegación por satélites
GMDSS Global Maritime Distress and Safety System	GMDSS Sistema mundial de Socorro y seguridad marítimos
GNSS Global Navigation Satellite System	GNSS Sistema mundial de navegación por satélites
GPS global positioning system	GPS Sistema mundial de determinación de la posición
HF high frequency	HF alta frecuencia
ICAO International Civil Aviation Organization	ICAO Organización de la Aviación Civil Internacional

IFR	instrument flight rules	IFR	reglas de vuelo por instrumentos
ILS	instrument landing system	ILS	sistema de aterrizajes por instrumentos
IMC	instrument meteorological conditions	IMC	condiciones met. por instrumentos
IMO	International Maritime Organization	IMO	Organización Marítima Internacional
Inmarsat	International Mobile Satellite Organization	Inmarsat	Org. internacional de telecomunicaciones móviles por satélite
INS	inertial navigation system	INS	sistema de navegación inercial
ITU	International Telecommunication Union	ITU	Unión Internacional de telecomunicaciones
JRCC	joint (aeronautical and maritime) RCC	JRCC	RCC conjunto (aeronáutico y marítimo)
kHz	kilohertz	kHz	kilohertz
LES	land earth station	LES	estación terrena terrestre
LUT	local user terminal	LUT	terminal de usuario local
MCC	mission control centre	MCC	centro de control de misiones
MF	medium frequency	MF	ondas hectométricas
MHz	megahertz	MHz	megahertz
MMSI	maritime mobile service identity	MMSI	identidades del servicio móvil marítimo
MRCC	maritime rescue co-ordination centre	MRCC	centro coordinador de salvamento marítimo
MRSC	maritime rescue sub-centre	MRSC	subcentro de salvamento marítimo
MRU	mountain rescue unit	MRU	unidad de rescate de montaña
MSI	maritime safety information	MSI	información sobre seguridad marítima
NBDP	narrow-band direct printing	NBDP	impresión directa de banda estrecha
NM	nautical mile	NM	milla náutica
NOTAM	notice to airmen	NOTAM	aviso a los aviadores
OSC	on-scene co-ordinator	OSC	coordinador en el lugar del siniestro
OSV	offshore supply vessel	OSV	buque de suministro mar adentro
PLB	personal locator beacon	PLB	radiobaliza de localización de personas
PRU	parachute rescue unit	PRU	unidad de salvamento por paracaídas
R&D	research and development	R&D	investigación y desarrollo
RANP	regional air navigation plan	RANP	plan regional de navegación aérea
RCC	rescue co-ordination centre	RCC	centro coordinador de salvamento
RF	radio frequency	RF	radio frecuencia
RSC	rescue sub-centre	RSC	subcentro de salvamento
RTG	radio telegraphy	RTG	radiotelegrafía
SAR	search and rescue	SAR	búsqueda y salvamento
SARSAT	Search and Rescue Satellite-Aided Tracking	SARSAT	Sistema de seguimiento por satélite para búsqueda y salvamento
SART	search and rescue transponder	SART	respondedor de búsqueda y salvamento
SC	SAR co-ordinator	SC	Coordinador SAR
SCC	SAR co-ordinating committee	SCC	Comité Coordinador SAR
SDP	SAR data provider	SDP	proveedor de datos SAR
SES	ship earth station	SES	estación terrena de buque
SITREP	situation report	SITREP	informe sobre la situación
SMC	SAR mission co-ordinator	SMC	Coordinador de Misión SAR
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea	SOLAS	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SPOC	SAR point of contact	SPOC	punto de contacto SAR
SRR	search and rescue region	SRR	Región de búsqueda y salvamento
SRS	search and rescue sub-region	SRS	Subregión de búsqueda y salvamento
SRU	search and rescue unit	SRU	unidad de búsqueda y salvamento
TLX	teletype	TLX	teletipo
UHF	ultra-high frequency	UHF	ultra-alta frecuencia
UIR	upper flight information region	UIR	región superior de información de vuelo
USAR	urban search and rescue	USAR	búsqueda y salvamento urbanos

<p>UTC co-ordinated universal time VFR visual flight rules VHF very-high frequency VMC visual meteorological conditions VOR VHF omnidirectional radio range WMO World Meteorological Organization</p>	<p>UTC tiempo universal coordinado VFR reglas de vuelo visual VHF muy alta frecuencia VMC condiciones meteorológicas visual VOR radiofaro omnidireccional de ondas métricas WMO Organización Meteorológica Mundial</p>
<p style="text-align: center;">Glossary (by alphabetical order)</p> <p>Aircraft co-ordinator (ACO) A person who co-ordinates the involvement of multiple aircraft in SAR operations.</p> <p>Alert phase A situation wherein apprehension exists as to the safety of an aircraft or marine vessel and of the persons on board.</p> <p>Alerting post Any facility intended to serve as an intermediary between a person reporting an emergency and a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre.</p> <p>Area control centre (ACC) A unit established to provide air traffic control service to controlled flights in control areas under its jurisdiction.</p> <p>Captain Master of a ship or pilot-in-command of an aircraft, commanding officer of a warship or an operator of any other vessel.</p> <p>Coast earth station (CES) Maritime name for an Inmarsat shore-based station linking ship earth stations with terrestrial communications networks.</p> <p>Cospas-Sarsat system A satellite system designed to detect distress beacons transmitting on the frequencies 121.5 MHz and 406 MHz.</p> <p>Craft Any air or sea-surface vehicle, or submersible of any kind or size.</p> <p>Digital Selective Calling (DSC) A technique using digital codes which enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations.</p> <p>Direction finding (DF) Homing on signals to pinpoint a position.</p> <p>Distress alerting The reporting of a distress incident to a unit, which can provide or co-ordinate assistance.</p> <p>Distress phase A situation wherein there is reasonable certainty that a vessel or other craft, including an aircraft or a person, is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance.</p>	<p style="text-align: center;">Glosario (por orden alfabético)</p> <p>Alerta SAR innecesario (UN SAR) Mensaje que envía posteriormente un RCC a las autoridades apropiadas cuando se ha activado innecesariamente el sistema SAR debido a una falsa alarma.</p> <p>Amaraje forzoso Descenso forzoso de una aeronave en el agua.</p> <p>Buque Embarcación marítima.</p> <p>Búsqueda Operación coordinada normalmente por un RCC o RSC, en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro.</p> <p>Capitán Capitán de un buque, piloto al mando de una aeronave, comandante de un buque de guerra o persona que gobierna cualquier otro buque</p> <p>Centro de Control de Área (ACC) Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.</p> <p>Centro de Información de Vuelo (FIC) Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.</p> <p>Centro Coordinador de Salvamento (RCC) Dependencia encargada de promover la Buena organización de los servicios SAR dentro de una región de búsqueda y salvamento.</p> <p>Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC) Centro Coordinador de Salvamento responsable de los sucesos de búsqueda y salvamento, tanto aeronáuticos como marítimos.</p> <p>Centro de Control de Misiones (MCC) Parte del sistema de Cospas-Sarsat que acepta los mensajes de alerta procedentes de terminales locales de usuario u otros centros de control de misiones, y los distribuye entre los centro coordinadores de salvamento apropiados u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.</p> <p>Comunicaciones generales Comunicaciones operacionales y de correspondencia pública y tráfico de mensajes que no sean de Socorro, urgencia, o seguridad, que se transmiten y reciben por ondas radioeléctricas.</p>

<p>Ditching The forced landing of an aircraft on water.</p> <p>Emergency locator transmitter (ELT) Aeronautical radio distress beacon for alerting and transmitting homing signals.</p> <p>Emergency phase A generic term meaning, as the case may be, uncertainty phase, alert phase or distress phase.</p> <p>Emergency position-indicating radio beacon (EPIRB) A device usually carried aboard maritime craft that transmits a signal that alerts search and rescue authorities and enables rescue units to locate the scene of the distress.</p> <p>Flight information centre (FIC) A unit established to provide flight information and alerting services.</p> <p>General communications Operational and public correspondence, traffic other than distress, urgency and safety messages, transmitted or received by radio.</p> <p>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) A global communications service based upon automated systems, both satellite-based and terrestrial, to provide distress alerting and promulgation of maritime safety information for mariners.</p> <p>Global positioning system (GPS) A specific satellite-based system used in conjunction with mobile equipment to determine the precise position of the mobile equipment.</p> <p>International Mobile Satellite Organization (Inmarsat) A system of geostationary satellites for world-wide mobile communications services and which support the Global Maritime Distress and Safety System and other emergency communications systems.</p> <p>Joint rescue co-ordination centre (JRCC) A rescue co-ordination centre responsible for both aeronautical and maritime search and rescue incidents.</p> <p>Local user terminal (LUT) An earth receiving station that receives beacon signals relayed by Cospas-Sarsat satellites, processes them to determine the location of the beacons and forwards the signals.</p> <p>Mission control centre (MCC) Part of the Cospas-Sarsat system that accepts alert messages from the local user terminal(s) and other mission control centres to distribute to the appropriate rescue co-ordination centres or other search and rescue points of contact.</p>	<p>Comunicaciones para coordinar la búsqueda y salvamento Comunicaciones necesarias para coordinar los medios que participan en una operación de búsqueda y salvamento</p> <p>Coordinador de aeronaves (ACO) Persona que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR.</p> <p>Coordinador de la misión de búsqueda y salvamento (SMC) Funcionario asignado temporalmente para coordinar la respuesta a una situación de peligro real o aparente.</p> <p>Coordinador de búsqueda y salvamento (SC) Persona(s) u organismo(s) perteneciente(s) a una Administración que tiene(n) a su cargo la responsabilidad general de establecer y prestar servicios SAR y de asegurar que la planificación de dichos servicios se coordine debidamente.</p> <p>Coordinador en el lugar del siniestro (OSC) Persona designada para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en un área determinada</p> <p>Envío de un alerta de socorro Notificación de una situación de peligro a una dependencia que pueda prestar auxilio o coordinarlo.</p> <p>Estación terrena costera (CES) Denominación marítima de una estación en tierra de Inmarsat que enlaza estaciones terrenas de buque con las redes de comunicaciones terrestres.</p> <p>Fase de peligro Situación en la cual existen motivos justificados para creer que un buque u otra nave, incluida una aeronave o persona, están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.</p> <p>Fase de alerta Situación en la cual se teme por la seguridad de una aeronave o de un buque y de las personas a bordo</p> <p>Fase de emergencia Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.</p> <p>Fase de incertidumbre Situación en la cual existen dudas acerca de la seguridad de una aeronave o de un buque y de las personas a bordo.</p> <p>Llamada selectiva digital (DSC) Técnica que utiliza códigos digitales y que permite a una estación radioeléctrica establecer contacto con otra estación o un grupo de estaciones y transmitirles información.</p> <p>Medio de búsqueda y salvamento Todo recurso móvil, incluidas las unidades designadas para la búsqueda y el salvamento, que se</p>
---	--

<p>NAVAREA One of 16 areas into which the world's oceans are divided by the International Maritime Organization for dissemination of navigation and meteorological warnings.</p> <p>NAVTEX Telegraphy system for transmission of maritime safety information, navigation and meteorological warnings and urgent information to ships.</p> <p>On-scene co-ordinator (OSC) A person designated to co-ordinate search and rescue operations within a specified area.</p> <p>Personal locator beacon (PLB) Personal radio distress beacon for alerting and transmitting homing signals.</p> <p>Pilot-in-command The pilot responsible for the operation and safety of the aircraft during flight time.</p> <p>Rescue An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs and deliver them to a place of safety.</p> <p>Rescue co-ordination centre (RCC) A unit responsible for promoting efficient organization of search and rescue services and for co-ordinating the conduct of search and rescue operations within a search and rescue region.</p> <p>Rescue sub-centre (RSC) A unit subordinate to a rescue co-ordination centre established to complement the latter according to particular provisions of the responsible authorities.</p> <p>SafetyNET Communications service provided via Inmarsat for promulgation of marine safety information, including shore-to-ship relays of distress alerts and communications for search and rescue co-ordination.</p> <p>Search An operation, normally co-ordinated by a RCC or RSC, using available personnel and facilities to locate persons in distress.</p> <p>Search and rescue co-ordinating communications Communications necessary for the co-ordination of facilities participating in a search and rescue operation.</p> <p>Search and rescue co-ordinator (SC) One or more persons or agencies within an Administration with overall responsibility for establishing and providing SAR services and ensuring that planning for those services is properly co-ordinated.</p> <p>Search and rescue data provider (SDP) A source for a rescue co-ordination centre to contact to obtain data to support search and rescue operations, including emergency information from communications equipment registration databases,</p>	<p>utiliza en las operaciones de búsqueda y salvamento</p> <p>NAVAREA Cada una de las 16 áreas en que la OMI ha dividido los océanos del mundo para difundir radio avisos náuticos y meteorológicos</p> <p>Nave Todo vehículo aéreo, marítimo o sumergible de cualquier tipo y tamaño.</p> <p>NAVTEX Sistema de telegrafía utilizado para transmitir a los buques información sobre seguridad marítima, radio avisos náuticos y meteorológicos e información urgente.</p> <p>Objeto de la búsqueda Buque, aeronave u otra nave que ha desaparecido o se encuentra en peligro, o superviviente u objetos de la búsqueda conexos o evidencia en que se basa la realización de la búsqueda.</p> <p>Organización Internacional de telecomunicaciones móviles por satélite (Inmarsat) Sistema de satélites geoestacionarios para los servicios mundiales de comunicaciones móviles que presta apoyo al sistema mundial de socorro y seguridad marítimos y a otros sistemas de comunicaciones de emergencia.</p> <p>Piloto al mando Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.</p> <p>Plan de búsqueda y salvamento Expresión general utilizada para describir los documentos existentes a todos los niveles de las estructuras nacionales e internacionales de búsqueda y salvamento, en los que se detallan los objetivos, las medidas y los procedimientos que apoyan la prestación de servicios de búsqueda y salvamento.</p> <p>Proveedor de datos de búsqueda y salvamento (SDP) Fuente con la que un RCC establece contacto para obtener datos en apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento, incluida información de emergencia procedente de bases de datos de registro del equipo de comunicaciones, sistemas de notificación de buques y sistemas de datos ambientales (p. Ej. Meteorológicos, corrientes marinas o Base de datos ELT en 406 MHz).</p> <p>Puesto de alerta Todo medio destinado a servir como puesto intermedio entre una persona que notifica un incidente y un centro coordinador de salvamento o subcentro.</p> <p>Punto de contacto SAR (SPOC) Centros Coordinadores de salvamento u otros puntos de contacto nacionales establecidos y reconocidos que pueden asumir la responsabilidad</p>
--	---

<p>ship reporting systems and environmental data systems (e.g., weather, or sea current).</p> <p>Search and rescue facility Any mobile resource, including designated search and rescue units, used to conduct search and rescue operations.</p> <p>Search and rescue mission co-ordinator (SMC) The official temporarily assigned to co-ordinate response to an actual or apparent distress situation.</p> <p>Search and rescue plan A general term used to describe documents which exist at all levels of the national and international search and rescue structure to describe goals, arrangements and procedures which support the provision of search and rescue services.</p> <p>Search and rescue point of contact (SPOC) Rescue co-ordination centres and other established and recognized national points of contact which can accept responsibility to receive Cospas-Sarsat alert data to enable the rescue of persons in distress.</p> <p>Search and rescue region (SRR) An area of defined dimensions, associated with a rescue co-ordination centre, within which search and rescue services are provided.</p> <p>Search and rescue service The performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources including co-operating aircraft, vessels and other craft and installations.</p> <p>Search and rescue sub-region (SRS) A specified area within a search and rescue region associated with a rescue sub-centre.</p> <p>Search and rescue unit (SRU) A unit composed of trained personnel and provided with equipment suitable for the expeditious conduct of search and rescue operations.</p> <p>Search object A ship, aircraft, or other craft missing or in distress or survivors or related search objects or evidence for which a search is being conducted.</p> <p>Uncertainty phase A situation wherein doubt exists as to the safety of an aircraft or a marine vessel, and of the persons on board.</p> <p>Unnecessary SAR alert (UN SAR) A message sent by an RCC to the appropriate authorities as a follow-up when the SAR system is unnecessarily activated by a false alert.</p> <p>Vessel A maritime craft.</p>	<p>de recibir los datos del alerta de Cospas-Sarsat con el fin de salvar a personas en peligro.</p> <p>Radiobaliza de localización de personas (PLB) Radiobaliza personal de socorro que emite alertas y transmite señales para la radio recalada.</p> <p>Radiobaliza de localización de siniestros (EPIRB) Dispositivo que normalmente se lleva a bordo de un buque y que transmite una señal para alertar a las autoridades de búsqueda y salvamento y permitir a las unidades de salvamento localizar el lugar del siniestro.</p> <p>Radiogoniometría (DF) Radio recalada sobre señales para determinar una posición..</p> <p>Región de búsqueda y salvamento (SRR) Área de dimensiones definidas asociada a un RCC en la que prestan servicios de búsqueda y salvamento.</p> <p>SafetyNET Servicio de comunicaciones prestado a través de INMARSAT para difundir información sobre seguridad marítima, incluidas la retransmisión costera-buque de los alertas de socorro y las comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.</p> <p>Salvamento Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles auxilio médico iniciales o de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro.</p> <p>Servicio de búsqueda y salvamento Desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluidas aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.</p> <p>Sistema Cospas-Sarsat Sistema satelitario proyectado para detectar balizas de socorro que transmiten en las frecuencias de 121,5 MHz o 40 MHz.</p> <p>Sistema mundial de determinación de posición (GPS) Sistema satelitario específico utilizado con equipo móvil para determinar la posición exacta de dicho equipo.</p> <p>Sistema mundial de determinación de socorro y seguridad marítimos (GMDSS) Servicio mundial de comunicaciones basado en sistemas automáticos, tanto por satélite como terrestres, utilizado para emitir alertas de socorro y</p>
--	---

	<p>difundir información sobre seguridad marítima a los navegantes.</p> <p>Subcentro de salvamento (RSC) Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, establecida para complementar la función de este último según disposiciones especiales de las autoridades responsables.</p> <p>Sub-región de búsqueda y salvamento (SRS) Área específica de una región de búsqueda y salvamento asociada a un Subcentro de salvamento.</p> <p>Terminal local de usuario (LUT) Estación terrena receptora que recibe las señales de las balizas retransmitidas por los satélites de Cospas-Sarsat, las somete a un tratamiento para determinar la posición de las balizas y las vuelve a transmitir.</p> <p>Transmisor de localización de siniestros (ELT) Radiobaliza aeronáutica de socorro que emite un alerta y transmite una señal para la radio recalada.</p> <p>Unidad de búsqueda y salvamento (SRU) Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo adecuado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.</p>
--	--

PLAN NACIONAL SAR

El texto aquí descrito tiene una finalidad ilustrativa. En su lugar, los Estados/Proveedores de servicios podrán reflejar en este párrafo sus propias organizaciones nacionales y arreglos de aprobación del plan.

Introducción

En los anexos 11 y 12 de la OACI, se expone la finalidad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y de búsqueda y salvamento (SAR), así como sus funciones, pero ni su finalidad ni sus funciones pueden realizarse debidamente, a menos que exista una organización que permita dirigir estos servicios y se hayan determinado los métodos necesarios para lograr la finalidad perseguida para cada una de las especialidades nombradas.

Dado que la seguridad de la aviación civil constituye la meta deseada de toda Administración, la administración de los servicios ATS y/o SAR (según corresponda) se tiene que concebir teniendo presente que la utilización segura y eficiente del espacio aéreo constituya su finalidad primaria, para lo cual debe contar con un mecanismo de gestión y supervisión, que tenga a su cargo la política general, la planificación, el personal y el presupuesto capaz de satisfacer las necesidades operacionales del servicio bajo su dirección. Este nivel gerencial debe ocupar un rango elevado en la jerarquía estatal, para poder lograr la asignación de un porcentaje equitativo de todos los recursos económicos disponibles y, referido específicamente al SAR, que se reconozca la importancia del papel desempeñado por este servicio en lo concerniente a la determinación de prioridades y política general de la administración de la aeronáutica civil del país.

Corresponde al organismo responsable de la dirección del SAR, administrar los recursos asignados al servicio, de modo que al emplearse se organicen y coordinen con eficacia y rapidez en las operaciones de búsqueda, de salvamento o de ambas clases, lo cual, obviamente, exige que los niveles de gestión y supervisión dispongan de funcionarios con gran experiencia, capaces de efectuar un planeamiento anticipado y cuidadoso para establecer un organismo SAR dotado de un plan nacional SAR, un plan de operaciones por cada Centro Coordinador de búsqueda y salvamento (RCC) y de los medios para ponerlos en práctica.

Las operaciones SAR pueden adoptar diversas formas, dependiendo de la magnitud o complejidad de la situación planteada y de la capacidad y especialización de los equipos necesarios. El Anexo 12 de la OACI establece las pautas para que los Estados contratantes dispongan de lo necesario a fin de establecer y prestar el servicio SAR durante las 24 horas dentro de sus territorios, determinando además, que las partes de alta mar o zonas de soberanía indeterminada, se fijarán a partir de acuerdos regionales quedando entendido que los servicios se establezcan y presten de acuerdo con las disposiciones del anexo de referencia, ayuda que se efectuará prescindiendo de la nacionalidad de las aeronaves o supervivientes.

En atención a lo anterior, la Tercera Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica (RAN CAR/SAM/3) formuló la Recomendación 6/2 – Instalaciones de búsqueda y salvamento, indicando que la lista de instalaciones de búsqueda y salvamento comprendida en la Tabla SAR-1 en la Parte VII – Búsqueda y salvamento, del Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) del ANP constituya el plan de las instalaciones SAR correspondientes a las Regiones CAR/SAM y que los Estados de ambas regiones deben establecer o mantener los RCC enumerados en dicha Tabla, garantizando la disponibilidad de servicios e instalaciones las 24 horas del día.

Relación del Servicio SAR con el Plan de Navegación Aérea

De conformidad con el Artículo 28 del Convenio, cada Estado contratante es responsable del suministro de instalaciones y servicios en su territorio, los cuales se incluyen en los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI.

Estos planes contienen recomendaciones que los gobiernos pueden seguir en sus programas nacionales de instalaciones y servicios de navegación aérea, con la seguridad de que unos y otros, si se proporcionan de acuerdo con el ANP correspondiente a su región OACI, formarán con los demás Estados de la misma región, una red general que será adecuada durante mucho tiempo. El ANP comprende también todo procedimiento especial que se estime necesario para complementar los procedimientos de carácter mundial contenidos en los Anexos del Convenio de Chicago y en los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS).

En este mismo sentido, cabe destacar que la reunión RAN CAR/SAM/3 en atención a que los Estados deberían evitar discrepancias entre los planes nacionales SAR aeronáuticos y marítimos y que los SRR conformados dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) no siempre coinciden con los de la OACI. Convino en que debería mantenerse un estrecho enlace entre los administradores responsables del SAR aeronáutico con los correspondientes al SAR marítimo, con el objeto de maximizar la compatibilidad entre los planes SAR aeronáuticos y marítimos a tal punto, que podría considerarse la posibilidad de establecer centro mixtos de coordinación de salvamento aeronáutico y marítimo o arreglos equivalentes. Por este motivo, formuló la Recomendación 6/3 – Coordinación con las autoridades SAR marítimas y la OMI.

Asimismo, la RAN CAR/SAM/3 reconoció el invaluable aporte que la utilización de la tecnología de satélites a través del Sistema de alerta y localización COSPAS-SARSAT representa para los servicios SAR, pero que de nada sirve a los Estados disponer de tal soporte si no incorporan en la legislación nacional directivas claras y específicas destinadas a la instalación y uso obligatorio en las Regiones CAR/SAM de transmisores de localización de emergencias (ELT) automáticos que funcionen en la frecuencia radioeléctrica de 406 MHz y en 121,5 MHz para la recalada, de conformidad con el Anexo 6, Partes I, II y III (Recomendación 6/6 – ELT en 406 MHz de a bordo obligatorio).

Simultáneamente al uso obligatorio, este equipamiento debe utilizarse conjuntamente con bases de datos asociados para decodificar los mensajes de emergencia y obtener la correspondiente información en apoyo del SAR. Por esto, cada Estado de las Regiones CAR/SAM deben establecer un proveedor de datos SAR (SDP) de forma tal que los RCC obtengan rápidamente los datos cuando lo necesiten (RAN CAR-SAM/3, Recomendación 6/5 – Proveedor de datos de búsqueda y salvamento).

Finalmente, mediante la Recomendación 6/4 – Búsqueda y salvamento por satélite, requiere que los Estados de las regiones CAR/SAM establezcan un registro de ELT a nivel nacional y que proporcionen a la OACI un punto de contacto SAR (SPOC) el cual debe estar incluido en la Tabla SAR 1 del Volumen II (FASID) del ANP.

Responsabilidad Gubernamental

Las responsabilidades de un gobierno respecto a la aviación civil son considerables y complejas, las cuales no disminuyen en razón de las deficiencias que presente el mecanismo disponible para ejercerla.

La autoridad de aviación civil, aún cuando delegue algunos elementos de la ejecución de funciones o servicios, siempre debería ser capaz de ejercer la responsabilidad de planificación de aquellos, así como asegurar que se siguen los lineamientos, normas y métodos recomendados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

En materia del servicio de búsqueda y salvamento, es oportuno destacar la importancia, no delegable por la autoridad de aviación civil, de ejercer la planificación de los servicios requeridos en cada Estado por la aviación civil nacional e internacional, así como de los medios y recursos humanos necesarios para su prestación.

Por esta razón, la preparación y aprobación del Plan Nacional SAR, con base a los requisitos del ANP CAR/SAM más el agregado de los de la aviación doméstica, con todos los detalles de ejecución, constituye para los Estados CAR/SAM una herramienta de consulta permanente de gran valor para la planificación, previsión presupuestaria y operación.

La responsabilidad básica en el área SAR, está señalada en el Artículo 25 del Convenio de Chicago; en el mismo, no solo se indica la responsabilidad de proporcionar asistencia a las aeronaves en peligro en el territorio de cada Estado, sino la de permitir, sujeto a control de sus propias autoridades, la entrada de equipo y personal de otro Estado si esto fuera necesario, para localizar una aeronave en peligro o rescatar a sus ocupantes.

Las especificaciones generales del servicio SAR, se incluyen en el Anexo 12, mientras que el Manual Internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR) y el Plan de Navegación Aérea proporcionan los detalles adicionales y los requisitos de coordinación y medios necesarios con otras entidades designadas o cooperantes, en función de lograr un Sistema SAR integrado por componentes y etapas funcionales.

Integración del SAR en la estructura y administración de los Estados

La forma en que se puede ejercer la administración de un servicio SAR depende de la estructura básica de aviación civil adoptada por cada Estado.

Aún cuando la responsabilidad de proporcionar el servicio de alerta (por ser uno de los servicios ATS) recae en las dependencias ATS, la coordinación de las operaciones de la búsqueda y del rescate, son asignadas al servicio SAR, el cual depende de la administración de aviación civil y, desde el punto de vista exclusivamente operacional, puede ser delegado a otras entidades gubernamentales que posean los medios adecuados y que por lo general están a cargo de las fuerzas armadas del país.

Si este fuera el caso, será necesario preservar la responsabilidad indelegable por parte de la autoridad de aviación civil de ejercer la planificación del servicio SAR, siendo considerado conveniente que la Dirección General de Aviación Civil (o el organismo designado por el Estado como responsable para ejercer la administración de aviación civil) establezca una unidad administrativa y reguladora de la actividad que puede consistir en un Departamento SAR o en un Comité de Coordinación SAR que trabaje en forma directa con la unidad gubernamental de ejecución operativa a la cual el servicio SAR ha sido delegado.

Esta unidad (Departamento o Comité de coordinación SAR), tendrá a su cargo coordinar las características del servicio SAR que debe proporcionarse de acuerdo con las normas y procedimientos de la OACI, así como de preparar los textos y sus correspondientes actualizaciones, como también las enmiendas de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) Parte GEN – Servicio de búsqueda y salvamento y la parte correspondiente al servicio SAR del Plan Nacional de navegación aérea (PNNA), en consideración que ambas responsabilidades no son delegables por parte de la autoridad de aviación civil.

Marco jurídico y Aspectos legales

Todo Estado debería disponer de leyes y disposiciones que constituyan una base jurídica para establecer una organización SAR y sus recursos, políticas y procedimientos.

El director del servicio SAR debería recabar asesoramiento jurídico sobre la forma en que las leyes nacionales e internacionales afectan (directa o indirectamente) a las políticas y a los procedimientos SAR, antes de promulgar el Plan nacional SAR y la documentación operativa que será de aplicación en las dependencias SAR

El derecho internacional contempla el salvamento de vidas y cuestiones de soberanía. Los Estados vecinos deberían buscar medios prácticos para equilibrar estos objetivos en las situaciones en que la entrada de medios SAR extranjeros en las aguas, espacio aéreo o territorio pueda ser necesario y oportuno.

El personal que tiene la responsabilidad de brindar el Servicio SAR debe estar en conocimiento de los aspectos legales relacionados con las operaciones SAR, a los efectos de evitar situaciones desfavorables y/o reclamos por daños y perjuicios ante el gobierno nacional.

Al igual que con cualquier otra actividad hay numerosos aspectos legales que afectan las actividades de búsqueda y salvamento; esto hace necesario proporcionar cierta información general para el personal operativo SAR con respecto a aquellas cuestiones legales que la experiencia ha demostrado que tienen significado antes, durante o después de un incidente SAR.

En forma general, los aspectos legales a considerar se agrupan en:

- el paso por fronteras internacionales y territorio de otro estado;
- el ingreso a una propiedad privada;
- el retiro de restos humanos; y
- la custodia y marcación de los restos de un accidente aeronáutico.

En los casos SAR que obliguen al uso de brigadas de salvamento en o sobre el territorio de otro estado, surgen cuestiones de derecho internacional y de protocolo afectando dos principios que pueden estar en conflicto; a saber:

- los derechos soberanos de los estados a controlar y regular la entrada y las operaciones aéreas dentro de su área jurisdiccional, y
- la necesidad de aliviar el peligro en la manera más eficaz y oportuna.

Uno de los propósitos de los Acuerdos Internacionales es el de resolver el conflicto entre estos principios; a esto se agrega la adopción unilateral por cada estado de políticas nacionales con los mismos fines.

Por lo tanto, es necesario establecer procedimientos previamente acordados para las relaciones directas entre las dependencias SAR de los estados afectados.

El Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento - al Convenio de la OACI, proporciona el marco internacional, sin embargo, dado que están de por medio cuestiones de derecho propios de otro estado, es obvio que el personal SAR, y especialmente aquellos que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en tareas de planificación y ejecución, necesitan estar en conocimiento de los diferentes requisitos, según el Estado, a los cuales puede afectar la operación SAR.

Estas y otras referencias tienen que ser familiares al personal SAR, a los efectos de tomar la acción apropiada tan pronto como sea posible, cuando se estime que se necesitarán elementos para participar en las operaciones SAR en otros países o viceversa.

Otro aspecto legal a tener en consideración por la dirección del servicio SAR nacional es el ingreso a una propiedad privada que, sin autorización previa, constituye una violación al derecho de la propiedad; por esto y como práctica general, el personal del RCC/RSC a cargo, como también las brigadas de salvamento durante el desarrollo de la misión SAR, deben procurar obtener el permiso del propietario u ocupante de la propiedad privada antes de ingresar a la misma.

Al respecto, normalmente las leyes consideran que lo único que excusa a lo anterior es que toda violación a la misma se justifica ante la necesidad de ingresar para efectuar el salvamento de vidas humanas, o para pasar por la propiedad elementos o personal para el auxilio a una aeronave en emergencia.

La preservación cuidadosa de restos humanos tiene importantes implicancias para la investigación de los accidentes aéreos, requisitos legales y fines humanitarios; el examen médico de los cuerpos puede conducir a conclusiones importantes por parte de los investigadores de accidentes o para investigaciones judiciales.

Normalmente existen leyes nacionales que exigen la determinación de la causa de la muerte; esta certificación es de gran importancia para la resolución de cuestiones de propiedad y de seguro.

En todos los casos y antes del retiro de restos, es necesario dar intervención a la autoridad policial o de la fuerza de seguridad de jurisdicción, ya que ellas serán las encargadas de que todos los trámites legales referidos a este aspecto sean cumplidos.

En todos los casos, el personal del servicio SAR a cargo de la entrega de los restos, debería obtener un recibo escrito de la persona o institución que acepta la custodia de los mismos.

El personal participante en una misión SAR que necesite retirar los restos humanos a través de fronteras internacionales deberá observar las leyes locales y nacionales del estado involucrado.

Asimismo, la autoridad SAR debe asegurarse que el personal SAR tenga a su disposición la normativa o reglamentación que lo oriente en la adopción de las medidas necesarias para que los restos de la aeronave, base fundamental para determinar las causas del accidente, no sea removida antes de la intervención de los investigadores, quienes son los únicos facultados para liberar los restos.

=====

CAPÍTULO 1

Nota 1: *Las guías y comentarios para la confección del texto final se encuentran en letra cursiva*

Nota 2: *Siguiendo el formato presentado, cada Estado puede adecuar el texto propuesto de acuerdo a su estructura básica de administración.*

Nota 3: *Para disponer de toda la información requerida de la manera más sintética y completa posible, sería conveniente que el texto del Plan estuviera complementado con gráficos, mapas, etc..*

1 Organización del Sistema Nacional SAR

1.1 El organismo encargado de facilitar el servicio de búsqueda y salvamento en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, así como en toda otra área convenida internacionalmente en forma permanente o transitoria, es ...*(nombre del organismo responsable)*; el cual, por intermedio de su Organismo de Ejecución denominado Centro Coordinador de búsqueda y salvamento (RCC) y Subcentro Coordinador de búsqueda y salvamento (RSC) planifica, coordina y dirige la acción a seguir por los distintos organismos concurrentes *(o medios de apoyo)* que ejecutan o colaboran en las tareas.

1.2 El área de responsabilidad SAR se encuentra identificada como Región de búsqueda y salvamento (SRR)*(nombre de la Región o las Regiones SAR)*.

1.3 Las leyes, decretos y disposiciones nacionales y acuerdos internacionales que constituyen la base jurídica para que.. *(nombre del organismo)*.. tenga a su cargo la Dirección del Servicio de búsqueda y salvamento a nivel nacional y disponga de sus recursos, políticas y procedimientos son las siguientes: *(citar, identificando leyes, decretos y disposiciones nacionales y acuerdos internacionales)*

1.4 Las funciones básicas del Sistema Nacional SAR están orientadas de manera que *(nombre del organismo a cargo de la Dirección del Servicio SAR a nivel nacional)*.. pueda cumplir con la mayor eficacia que le permitan los medios y personal comprometidos en el Plan Nacional SAR.

1.5 Las funciones básicas del Sistema Nacional SAR, son las siguientes:

(citar todas las que le han sido asignadas según la legislación nacional)

1.5 Los organismos concurrentes con el Plan nacional y que por intermedio de las correspondientes Cartas de Acuerdo Operacional SAR han comprometido su apoyo, son los siguientes:

(citar todo los organismos que hayan comprometido su participación en el Plan Nacional SAR mediante Carta de Acuerdo suscripta con el organismo designado como responsable del SAR nacional. Por ejemplo: Policía, entidades de salud pública, bomberos, ONG, etc.)

Textos de orientación: *Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo I, para. 1.1 hasta 1.8.1 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 5, para. 5.1 hasta 5.2.10 inclusive; para. 5.4.5 hasta 5.6.14 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 6 – Mejora de los Servicios, para. 6.1 hasta 6.6 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice A – Ejemplo de legislación para establecer un organismo SAR. y Apéndice H – Auto evaluación nacional de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR). Informe de la reunión RAN/CAR-SAM/3, Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento.*

CAPÍTULO 2

2 Área de Responsabilidad

2.1 Área de responsabilidad del SAR dentro de la cual se brinda el servicio de búsqueda y salvamento:

SRR XXX:

[aquí describir en detalle los límites establecidos para la región (o de cada región) de búsqueda y salvamento (SRR), con la inclusión de un gráfico demostrativo de la SRR en un Apéndice al Capítulo]

(En caso de haberse establecido una Sub-región SAR, o más, debe indicarse los límites correspondientes establecidos, acompañado de un gráfico demostrativo en un Apéndice al Capítulo)

Dependencia responsable: RCC XXX

(En caso de haberse establecido más de un RCC, citar cada uno de ellos identificando su región de búsqueda y salvamento de jurisdicción.)

(En caso de haberse establecido una Sub-región, también debe indicarse el RSC a cargo)

Medios aéreos disponibles:

Medios terrestres disponibles:

Medios marítimos disponibles:

(Describir en detalle los medios aéreos, terrestres y marítimos disponibles, sus respectivos lugares de basamento y tiempo previsto de su disponibilidad por parte del RCC correspondiente.)

Textos de orientación: Anexo 12, Cap. 2 - Organización, para. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 y Manual IAMSAR, Volumen I, Cap. 2, para. 2.3.15 – Regiones de búsqueda y salvamento; Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice C – Fuentes de asistencia SAR; ANP CAR/SAM Básico, Parte I, para. 5 Búsqueda y Salvamento.

CAPÍTULO 3

3 Organismos de ejecución

3.1 Comité coordinador SAR:

Listado de los organismos que lo conforman.

Si no existe dicho Comité, debe indicarse el organismo que tiene la responsabilidad de actuar como autoridad SAR nacional y los organismos que mediante Carta de Acuerdo hayan comprometido su participación en el Plan Nacional SAR como organismos de ejecución.

Ejemplo:

El Comité coordinador SAR está integrado con los miembros designados por los siguientes organismos:

- a. *Un representante y un suplente de la Dirección de Aeronáutica Civil,*
- b. *Un representante y un suplente de la Fuerza Aérea,*
- c. *Un representante y un suplente de la Marina de Guerra,*
- d. *Un representante y un suplente del Ejército*
- e. *Un representante y un suplente del Servicio de Policía Nacional,*
- f. *Un representante y un suplente del Sistema Nacional de Defensa Civil,*
- g. *Un representante y un suplente del Cuerpo Nacional de Bomberos,*
- h. *Un representante y un suplente de la Cruz Roja Nacional,*
- i. *Un representante y un suplente de la Asociación de Líneas Aéreas,*
- j. *Un representante y un suplente del Federación Nacional de Aeroclub*
- k. *Un representante y un suplente del Sistema Nacional Hospitalario*
- l. *Un representante y un suplente de la Empresa de Estaciones de Radio Costera*
- m. *Un representante y un suplente de la Federación Nacional de Paracaidismo*
- n. *Un representante y un suplente de la Federación Nacional de Montañistas*
- o. *Un representante y un suplente del Automóvil Club Nacional*

3.2 Organismos de ejecución del Plan Nacional SAR:

Deben indicarse todos los organismos que serán los responsables en la integración de esfuerzos y de las operaciones coordinadas SAR en el ámbito nacional, como también, si los hubiera, se indicarán los organismos de apoyo que mediante Carta de Acuerdo se hayan comprometido estar a disposición de alguno de los organismos de ejecución durante una operación SAR.

Ejemplo:

Dirección de Aeronáutica Civil

- *Centro Coordinador de búsqueda y salvamento XXXX (RCC XXXX)*

Organismos de apoyo:

1. CCCC
2. VVVV
3. NNNN

3.3 Medios, personal y equipos comprometidos

Descripción general de todos los medios, personal y equipos que cada organismo participante en el Plan Nacional mediante Carta de Acuerdo haya comprometido poner a disposición del SAR. (organismos ejecutivos como también organismos de apoyo).

Nota: La información de este Capítulo puede estar detallada en un Apéndice al mismo.

Textos de orientación: Apéndice A- Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR, Apéndice B- Ejemplo de Acuerdo de asistencia entre organismos nacionales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos SAR, del presente documento; Anexo 12, Cap.2 – Organización, para. 2.5, 2.6; Manual IAMSAR, Volumen I, Cap. 2, para. 2.7.1 hasta 2.7.5, Cap. 4, para. 4.4.7 hasta 4.5.22 inclusive; Cap. 5, para. 5.4.1 hasta para 5.4.4 y Apéndice C - Fuentes de asistencia SAR; ANP CAR/SAM Básico, Parte I, para. 5 Búsqueda y Salvamento y Parte VII Servicios de Búsqueda y salvamento; FASID CAR/SAM, Parte VII SAR y Tabla SAR 1; Informe de la reunión RAN/CAR-SAM/3, Recomendación 6/8 – Coordinación con las autoridades militares y otras; Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO 4

4 Funciones y responsabilidades SAR

4.1 Funciones y responsabilidades SAR asumidas por cada uno de los organismos participantes en el Plan Nacional SAR:

Se realizará una descripción completa y detallada de cada una de ellas, identificando el organismo responsable. En primer término debieran figurar las correspondientes al Comité coordinador SAR. En caso de no estar conformado, se describirán las correspondientes al organismo responsable del SAR en el ámbito nacional. Estas funciones y responsabilidades surgen de lo pactado en la Carta de Acuerdo suscripta entre la Dirección SAR (Comité Coordinador SAR u Organismo designado por el Estado) y el organismo / institución de referencia.

Nota: La información de este Capítulo puede estar detallada en un Apéndice al mismo.

Ejemplo:

El Comité Coordinador de Búsqueda y Salvamento tendrá los siguientes objetivos:

- *Proporcionar un foro nacional para coordinar las cuestiones administrativas y operaciones SAR.*
- *Servir de contacto con otras organizaciones nacionales (regionales) e internacionales dedicadas a prestar servicios de emergencia.*
- *Promover la utilización eficaz de los medios SAR existentes.*
- *Servir de foro de cooperación para intercambiar información y elaborar posturas y políticas de interés mutuo para las diversas Partes del Plan.*
- *Promover una estrecha colaboración y coordinación entre las autoridades civiles y militares y otras organizaciones a fin de prestar los servicios SAR en forma eficaz.*
- *Mejorar la cooperación entre las comunidades SAR aeronáuticas, marítimas y terrestres para prestar los servicios SAR en forma eficaz.*
- *Determinar otros modos de mejorar la eficacia y eficiencia general de los servicios SAR de (Estado) y normalizar los procedimientos y el equipo SAR siempre que sea posible.*
- *Establecer los acuerdos operacionales SAR con organismos nacionales cuyos medios y/o personal sean considerados necesarios como contribuyentes al Plan Nacional SAR.*
- *Establecer, coordinar con los organismos correspondientes y supervisar las medidas necesarias para la captación, la formación, calificación y experiencia de la dotación de las dependencias SAR y de las correspondientes a organismos contribuyentes al Plan Nacional SAR*

- *Concertar, por intermedio de la Dirección de Aeronáutica Civil, Convenios y Acuerdos de Ayuda Mutua para misiones SAR con los Estados adyacentes*

Textos de orientación: Apéndice A- Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR, Apéndice B- Ejemplo de Acuerdo de asistencia entre organismos nacionales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos SAR, del presente documento; Anexo 12, Capítulo 2 -Organización, Capítulo 4, para.4.4; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 1, para. 1.4 – Funciones básicas del sistema y 1.5 – Gestión y apoyo del sistema; ANP Básico CAR/SAM, Parte VII, Para. 3.3

CAPÍTULO 5

5 Programa de formación del personal SAR

Programa de formación del personal SAR, normas de calificación y procedimientos de certificación de aptitudes.

5.1 Programa de formación SAR:

Descripción general del programa de captación y de formación del personal SAR preparado para cada área, instrucciones para la confección de los calendarios de realización de ejercicios (de laboratorio y de los previstos utilizando medios y personal), incluso descripción de los distintos procedimientos, técnicas y equipos SAR a utilizar durante los mismos. Esta información servirá de referencia a los responsables de preparar e impartir la instrucción del personal SAR asignado a las dependencias SAR como también de los organismos comprometidos en el Plan Nacional SAR.

5.2 Calificación – Certificaciones SAR:

Designación de las normas de calificación de desempeños y certificaciones de aptitudes para el personal SAR de cada área o funciones SAR, como reconocimiento oficial de que una persona ha demostrado satisfactoriamente sus habilidades y la competencia mental y física para trabajos SAR. Además, debería incluirse un listado de los organismos habilitados para otorgarlas.

Textos de orientación: Anexo 12, Capítulo 4, para. 4.3.1, 4.3.2 y 4.4 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo 3 Formación, calificación, titulación o certificación y ejercicios; Informe de la reunión RAN-CAR/SAM/3, Recomendación 6/9 – Planificación de recursos humanos y capacitación de personal de centros coordinadores de salvamento y de Subcentros de salvamento; Recomendación 6/10 – Preparación de material didáctico sobre búsqueda y salvamento (SAR); RAN- CAR/SAM/2, Recomendación 7/12.

CAPÍTULO 6

6 Acuerdos con organismos de apoyo

6.1 En este Capítulo se incorporan las copias completas de cada uno de los acuerdos operacionales realizados por *...(nombre del organismo responsable del SAR nacional)...* con las autoridades de organismos u organizaciones que participan con medios, servicios y/o personal y que no estarán bajo el control directo de la dirección SAR, pero que cuya participación se considera indispensable durante las operaciones de búsqueda, de salvamento o la combinación de ambas.

Incorporar una copia de cada uno de los acuerdos realizados con las autoridades que participen con medios y servicios que no estarán bajo el control directo de la dirección SAR. pero que cuya participación en el Plan Nacional SAR se considera necesaria.

A modo de ejemplo: las prestaciones que realizaría una empresa de transporte terrestre de combustible en un área definida, asegurando el normal reabastecimiento de las brigadas SAR o, las brindadas por una organización no gubernamental suministrando el equipamiento y personal necesarios en las evacuaciones de supervivientes.

Textos de orientación: Anexo 12, Capítulo 2, para. 2.5.1 hasta 2.5.2 inclusive; ANP Básico CAR/SAM, Parte VII, Para. 3.3, 3.4 y 3.5 inclusive; Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I – Acuerdos sobre búsqueda y salvamento.-

CAPÍTULO 7

7 Acuerdos Internacionales

7.1 En este Capítulo se incorporan las copias completas de cada uno de los acuerdos operacionales realizados por ...(*nombre del organismo responsable del SAR nacional*)... con las autoridades de los Centros Coordinadores (RCC) adyacentes de Estados vecinos.

Incorporar una copia de cada uno de los acuerdos realizados con las autoridades de los RCC de Estados vecinos.

Textos de orientación: Apéndices C, D, E (según el caso) del presente documento, Anexo 12, Capítulo 3, para 3.1.1 hasta 3.1.9 inclusive. Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I – Acuerdos sobre búsqueda y salvamento; Informe de la reunión RAN-CAR/SAM/3, Recomendación 6/11 – Cooperación entre los Estados y creación de instalaciones de búsqueda y salvamento conjuntas. Informe de la reunión RAN/CAR-SAM/3, Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento.

Nota: Con referencia a los Capítulos 6 y 7, las copias requeridas en ellos pueden incluirse como Apéndices al Plan Nacional SAR.-

APÉNDICE A

Ejemplo de mandato de un Comité Coordinador SAR

El texto siguiente puede servir de orientación para crear el Comité Coordinador SAR de un Estado (Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice J)

COMITÉ COORDINADOR SAR de [Estado]

1. **ANTECEDENTES:** El Plan Nacional SAR de [Estado] prevé la creación de un Comité Coordinador SAR a escala nacional.
2. **OBJETIVOS:** La creación del Comité coordinador SAR de [Estado] tiene por objeto realizar lo siguiente:
 - a) proporcionar un foro nacional para coordinar las cuestiones administrativas y operacionales SAR;
 - b) servir de contacto con otras organizaciones nacionales [regionales] e internacionales dedicadas a prestar servicios de emergencias;
 - c) supervisar el Plan Nacional SAR de [Estado] y elaborar y mantener un Manual [Nacional] SAR;
 - d) promover la utilización eficaz de los medios SAR existentes;
 - e) servir de foro de cooperación para intercambiar información y elaborar posturas y políticas de interés mutuo para las diversas Partes del Plan Nacional;
 - f) promover una estrecha colaboración y coordinación entre las autoridades civiles y militares y otras organizaciones a fin de prestar servicios SAR eficaces;
 - g) mejorar la cooperación entre las comunidades SAR aeronáuticas; marítimas y terrestres para prestar servicios SAR eficaces; y
 - h) determinar otros modos de mejorar la eficacia y eficiencia generales de los servicios SAR de [Estado] y normalizar los procedimientos y el equipo SAR siempre que sea posible.

- 3. MIEMBROS:** Los Miembros serán las personas designadas por cada Parte en el Plan Nacional SAR de [*Estado*].

Además:

- a) cada Parte designará un Miembro suplente; y
- b) los Miembros estarán encargados de mantener la coordinación apropiada con los organismos interesados en sus respectivos países y organizaciones.

4. PROCEDIMIENTOS:

- a) Reuniones generales del Comité, que se celebrarán por lo menos una vez al año, en las que se admitirán a los observadores, asesores y visitantes designados.
- b) También se podrán celebrar reuniones de directores SAR cuando sea necesario, y se podrán constituir grupos de trabajo que lleven a cabo la labor de detalle y presentes propuestas al Comité.
- c) El Presidente o cualquier Miembro podrá convocar una reunión especial del Comité cuando sea necesario.
- d) El Presidente del Comité será [*organismo oficial*] o [*elegido anualmente por turno entre los Miembros*]. Los servicios de secretaría los prestará normalmente [*organismo oficial*].

ACUERDO DEL APOYO: Al firmar el Plan Nacional SAR de [*Estado*], cada Parte se compromete a apoyar plenamente al Comité [*nacional / regional*] dentro de sus posibilidades.

APÉNDICE B

EJEMPLO DE ACUERDO DE ASISTENCIA ENTRE EL ORGANISMO RESPONSABLE DEL SAR NACIONAL Y ORGANISMOS OFICIALES U ORGANISMOS NO GUBERNAMENTALES PROVEEDORES DE INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA ATENDER CASOS SAR

Nota: Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo responsable de facilitar el servicio de búsqueda y salvamento en el ámbito nacional.

ACUERDO OPERACIONAL

Entre el (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) y (*organismo oficial / organismos no gubernamental*)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento a las Normas y Métodos Recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adoptadas por [*Estado*], relativos a la prestación de ayuda entre los organismos nacionales proveedores de servicios e instalaciones para atender casos de búsqueda y salvamento, el (*organismo oficial u organismo no gubernamental*) acuerda prestar ayuda cuando el (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*), en razón de una emergencia, le solicite tal ayuda.

2. ALCANCE DE LA AYUDA

2.1 Ambos organismos acuerdan aunar los medios que, previa evaluación, pueda ser de utilidad para apoyar misiones SAR dentro del espacio aéreo correspondiente a la Región de búsqueda y salvamento (SRR) (*nombre*) cuya jurisdicción se encuentra a cargo del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) (*nombre*), con inclusión de las respectivas áreas terrestres y acuáticas.

3. TÉRMINOS DEL ACUERDO

3.1 El (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*) suministrará al RCC (*nombre*) en todo momento, información actualizada relativa a la disponibilidad de aquellos servicios e instalaciones que en un momento dado puedan apoyar una misión SAR.

3.2 El RCC (*nombre*) facilitará al (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*) información inmediata, al ocurrir un incidente SAR que requiera o pueda necesitar por razones humanitarias, el apoyo inmediato de los servicios o instalaciones de (*organismo oficial proveedor*)

u organismo no gubernamental proveedor o, el medio asignado por el organismo proveedor para brindar la ayuda)

4. DISPOSICIONES ESPECIALES

4.1 El RCC (*nombre*) y (*medio asignado por el organismo proveedor*) establecerán mecanismos para coordinar las posibles acciones de asistencia mutua, que sean recomendables para actuar con prontitud en la atención de casos SAR, en los cuales se estime conveniente aplicar el presente Acuerdo Operacional de asistencia mutua.

4.2 Los mecanismos de coordinación y el listado de las instalaciones y/o servicios suministrados por (*medio asignado por el organismo proveedor*) figurarán como Adjuntos numerados al presente Acuerdo Operacional SAR de conformidad con los requisitos mínimos que aparecen en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (ANP), Volumen II – FASID, Parte VII - Tabla SAR-1 y formarán parte del Plan de Operaciones (Guía operativa) del RCC (*nombre*).

4.3 El (*medio asignado por el organismo proveedor*) acepta participar en ejercicios a intervalos regulares, organizados por (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) y coordinados por el RCC (*nombre*).

5. RELACIÓN ENTRE EL RCC (*nombre*) Y (*medio asignado por el organismo proveedor*)

5.1 Las autoridades del RCC (*nombre*) y (*medio asignado por el organismo proveedor*), o los funcionarios por ellos designados, están autorizados, dentro del marco del presente Acuerdo Operacional SAR, a comunicarse directamente, para coordinar y tratar todos los asuntos comunes en materia de cooperación SAR de sus respectivos organismos.

5.2 Estas autoridades y las de los servicios e instalaciones relacionadas con el SAR, se reunirán al menos una vez por año (o previa convocatoria de 72 horas en casos especiales) para discutir los resultados de las operaciones y ejercicios para el año precedente y de ser necesario, proponer los cambios que se consideren convenientes para optimizar el presente acuerdo.

5.3 El (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) será responsable de informar a las otras fuentes oficiales y/o privadas, que forman parte al Plan Nacional SAR de (*Estado*) acerca de la existencia del presente Acuerdo Operacional SAR y procurará la posibilidad de establecer métodos semejantes con otros proveedores a nivel nacional o local.

Firmado ena losdías del mes de de 20..

Por (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*):

Por (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*):

ADJUNTO 1

a la Carta de Acuerdo Operacional SAR suscripta entre (*Comité coordinador SAR u organismo responsable del SAR nacional*) y (*organismo oficial proveedor u organismo no gubernamental proveedor*)

Nota: Texto completo sugerido para elaborar el Adjunto 1, al Acuerdo de Asistencia entre Organismos Oficiales u Organismos no gubernamentales Nacionales proveedores de instalaciones y servicios para atender casos SAR. El listado final únicamente debe reflejar exactamente los medios y/o instalaciones comprometidos.

Listado de instalaciones y/o servicios que (*medio proveedor*) suministrará al RCC (*nombre*) para atender casos SAR en la SRR (*nombre*):

1. Medios de transporte

1.1 Aéreos (ala fija): Indicar datos sobre radio de acción (R/A) y horas de reserva para la búsqueda (HB)

- ELR (radio de acción sumamente grande): (R/A) 1500NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- VLR (radio de acción muy grande): (R/A) 1000NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- LRG (gran radio de acción): (R/A) 750NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- MRG (radio de acción medio) (R/A) 400NM + 2.30 (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)
- SRG (pequeño radio de acción) (R/A) 150NM + ½ (HB) (*anotar número de aeronaves, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC*)

- 1.2 Aéreos (anfíbios): *Indicar aquellos vehículos aéreos, acondicionados para acuaticaje, aerodeslizadores para operar en áreas llanas, pantanosas, hovercraft, etc. (anotar número de vehículos, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- 1.3 Aéreos (ala rotativa): Indicar datos sobre radio de acción (R/A) y capacidad para evacuar (CE) personas (P).
- HEL-L (R/A máximo): 100NM – CE 1 a 5 P: *(anotar número de helicópteros, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - HEL-M (R/A promedio): 100-200 – CE 6 a 15 P: *(anotar número de helicópteros, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - HEL-H (R/A superior): + de 200NM – CE + de 15 P: *(anotar número de helicópteros, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- 1.4 Acuáticos: Indicar datos sobre radio de acción (R/A) y capacidad para evacuar personas (CE).
- RB (R/A pequeño): embarcaciones costeras y/o fluviales *(anotar número de embarcaciones, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - RV (R/A gran radio de acción): buque marítimo *(anotar número de embarcaciones, horas disponibles, siglas, tipo, base de operaciones y tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- 1.5 Terrestres:
- Vehículos rústicos pequeños: *(anotar número disponible, placas, datos sobre tracción, equipos adicionales tales como equipos de comunicaciones, primeros auxilios, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
 - Camionetas capacidad mediana: *(anotar número disponible, placas, datos sobre tracción, equipos adicionales tales como equipos de comunicaciones, primeros auxilios, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*

- Camiones de gran capacidad: *(anotar número disponible, placas, datos sobre tracción, equipos adicionales tales como equipos de comunicaciones, primeros auxilios, equipos de refrigeración, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*
- Ambulancias: *(anotar número disponible, placas, datos sobre equipos de primeros auxilios, instrumentación médica, equipos de comunicaciones, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC)*

1.6 Equipos de comunicaciones: Indicar facilidades que brindan la posibilidad de ser utilizadas en materia de instalaciones y servicios COM.:

- Redes ATS, redes de Defensa Aérea y otras militares, redes de organismos privados;
- Clubes de radioaficionados;
- Servicios telefónicos, teles, fax, radiogoniometría;
- Estaciones costeras;
- Estaciones de la Defensa Civil;
- Redes meteorológicas

(indicar tipo de redes, horas de operación, frecuencias disponibles para el SAR, cantidad de equipos, tipos de equipos fijos, portátiles, personal para instalar, operar y mantener los equipos en sitio, base de operaciones, tiempo estimado para su disponibilidad por parte del RCC).

1.7 Asistencia médica:

- Auxilio médico de emergencia *(anotar datos sobre ubicación del personal y equipos disponibles)*
- Facilidades para atención médica en sitio
- Evacuación médica *(de superficie; aérea)*
- Hospitalización *(anotar datos evaluados sobre recursos disponibles, capacidad de ayuda por especialidad médica, disponibilidad de banco de sangre, capacidad en la morgue, tiempo estimado de preaviso para permitir el alistamiento para recibir pacientes)*

1.8 Personal especializado: *(indicar datos sobre disponibilidad de personal especializado que puede ofrecer el Organismo proveedor, número de personas, horas/días disponibles, localidades para ser ubicados, tiempo de preaviso para permitir el alistamiento y disponibilidad por parte del RCC)*

- Brigada de salvamento, con equipo necesario para operaciones aéreas, terrestres o en el agua; y
 - Equipos Para-SAR, Heli-SAR, submarinistas, buzo, montañistas (andinistas, selváticos)
- 1.9 Existencia de equipos de emergencia y de supervivencia, embalados en aeródromos adecuados, para ser lanzados a los supervivientes:
- ***Indicar lugares de almacenamiento y disponibilidad. Designar una persona para efectuar la entrega de pedidos, sin demora (durante las 24 horas del día)***
- 1.10 Servicios de aprovisionamiento de combustible para los medios de transportes participantes den una misión SAR:
- ***Indicar lugares y personas a quién contactar, cantidad máxima de litros o galones que puede ser autorizado por días de operación. Designar personas responsables para llevar el control del suministro. Establecer si se utilizará algún tipo de formulario o vales.***
- 1.11 Mantenimiento preventivo: Indicar posibilidades para:
- Los medios de transporte aéreos, terrestres o acuáticos;
 - Equipos de comunicaciones; y
 - Otros equipos de emergencia.
- 1.12 Otros tipos de ayuda SAR: Indicar disponibilidad de:
- ***Grupos de voluntarios de rescate, especializados en montaña, selva, desiertos, costas, zonas acuáticas, etc;***
 - Servicios de bomberos, aeronáuticos, marinos, forestales, de las ciudades, rurales.
- 1.13 Cooperación: Indicar posibilidades de apoyo en las especialidades siguientes:
- investigación de accidentes de aviación
 - AVSEC
 - Prevención radioactiva
 - Contaminación ambiental; y
 - Documentación técnica.

APÉNDICE C

EJEMPLO DE ACUERDO OPERACIONAL PARA LA UTILIZACIÓN INTER-ESTATAL DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS SAR, CON ARREGLO AL CUAL DOS O MÁS ESTADOS CONVIENEN EN AUNAR SUS MEDIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

***Nota1:** Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo encargado de la Aviación Civil o a un nivel superior.*

ACUERDO OPERACIONAL

relativo a Cooperación entre los servicios SAR del Estado A y los del Estado B

***Nota2:** Si existiera más de un RCC involucrado por cada Estado, debiera especificarse en la forma necesaria.*

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización Civil Internacional (OACI), relativos a la prestación de ayuda entre los servicios SAR de Estados vecinos, los servicios SAR del Estado A y del Estado B acuerdan prestarse mutuamente ayuda cuando el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de un Estado solicite al RCC del otro Estado que preste tal ayuda

2. ALCANCE DE LA AYUDA

2.1 Los servicios SAR del Estado A y del Estado B acuerdan prestarse mutuamente apoyo, aunando sus medios de búsqueda y salvamento para las operaciones SAR a lo largo de sus fronteras nacionales comunes y en las áreas marítimas de sus respectivas Regiones SAR (SRR).

3. TÉRMINOS DEL ACUERDO

3.1 Cada Servicio SAR asegurará que el otro Servicio SAR disponga en todo momento de la información más reciente relativa a la disponibilidad, estado de utilización, tiempo estimado de alistamiento etc., de aquellas instalaciones de búsqueda y salvamento que formen parte de los medios de utilización conjunta.

3.2 El RCC correspondiente a cualquiera de los Servicios SAR alertará inmediatamente al RCC que corresponda del otro Servicio SAR, al ocurrir un incidente dentro de su SRR que requiera o pueda necesitar eventualmente la utilización de instalaciones y servicios del otro Servicio SAR.

4. DISPOSICIONES ESPECIALES

4.1 Franqueamiento de fronteras nacionales

4.1.1 Para facilitar la utilización de los medios de empleo común, el Servicio SAR de cada Estado, hará todo lo posible por establecer acuerdos con las autoridades pertinentes, para que éstas permitan a las aeronaves de búsqueda y salvamento del otro Estado sobrevolar o aterrizar en aeródromos designados dentro de su territorio, sin necesidad de autorización especial para hacerlo así. Se harán acuerdos semejantes relativos a la utilización de los medios de superficie en las zonas fronterizas y se intercambiarán copias entre ambos Servicios para conocimiento y efectos correspondientes.

4.1.2 El Servicio SAR de cada Estado informará inmediatamente a las autoridades que controlen la entrada en su territorio, en todas las oportunidades de haberse solicitado que los medios de búsqueda y salvamento del Servicio SAR del otro Estado operen en su territorio o por encima del mismo. *(las condiciones para atravesar las fronteras pueden establecerse en un Anexo a este acuerdo).*

4.2 Realización de ejercicios SAR

4.2.1 Los Servicios SAR del Estado A y del Estado B realizarán ejercicios a intervalos regulares, para fines de entrenamiento y verificación de los procedimientos acordados.

4.3 Relaciones entre las autoridades de búsqueda y salvamento

4.3.1 Las autoridades responsables de los Servicios SAR de cada Estado, o las personas por ellos designadas, están autorizadas, dentro del marco del presente acuerdo, a comunicar directamente entre sí, para tratar todos los asuntos comunes de búsqueda y salvamento.

4.3.2 Estas autoridades y las de las instalaciones y servicios principales celebrarán una reunión, al menos una vez al año, para discutir los resultados de las operaciones y los ejercicios SAR del año precedente y, si es necesario, para determinar los cambios que debieran introducirse en el plan de operaciones.

4.4 Colaboración con otros servicios SAR

4.4.1 Los Servicios SAR del Estado A y del Estado B informarán a los Servicios SAR de los Estados vecinos, acerca de la existencia del presente acuerdo, y explorarán la posibilidad de establecer métodos semejantes de colaboración entre ellos.

4.5 Coordinación ATS/SAR

4.5.1 El servicio SAR, de cada Estado, hará todo lo posible por establecer acuerdos de coordinación ATS/SAR con las autoridades pertinentes, para que en caso de ser necesario, disponer de un medio alternativo rápido y confiable para transmitir informaciones SAR durante una situación de emergencia.

APÉNDICE D

EJEMPLO DE ACUERDO OPERACIONAL PARA LA UTILIZACIÓN INTER-ESTATAL DE INSTALACIONES Y SERVICIOS SAR ESPECÍFICOS, CON LOS QUE UN ESTADO PRESTA AYUDA A OTRO ESTADO

Nota1: Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo encargado de la Aviación Civil o a un nivel superior.

ACUERDO OPERACIONAL

relativo a

Ayuda en operaciones aéreas de búsqueda entre los servicios de búsqueda y salvamento de (*Estado A*) y (*Estado B*), dentro de sus respectivas Regiones SAR (SRR)

Nota2: Las disposiciones de este tipo de acuerdo pueden adaptarse de forma que incluyan, o abarquen por separado, la ayuda que hayan de prestar las brigadas de salvamento marítimas o terrestres. Si existiera más de un RCC involucrado por cada Estado, debiera especificarse en la forma necesaria.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización Civil Internacional (OACI), relativos a la prestación de ayuda entre servicios SAR de estados vecinos, el Servicio SAR del Estado A se compromete a prestar ayuda al Servicio SAR del Estado B, en la forma que se especifica en 2. Alcance de la Ayuda, inmediatamente de recibirse en el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) A una petición de tal ayuda por parte del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) B.

2. ALCANCE DE LA AYUDA

2.1 Cuando así lo solicite el RCC B, el RCC A pondrá a disposición del RCC B, cuando las circunstancias lo permitan, una o más aeronaves, según se necesiten, para operaciones de búsqueda y salvamento en la SRR B, concernientes a aeronaves de cualquier nacionalidad.

3. TÉRMINOS DEL ACUERDO

3.1 El RCC B, al hacer una petición de ayuda, proporcionará al RCC A todos los derechos pertinentes al alcance de la ayuda necesaria.

3.2 El RCC A, al recibir la petición del RCC B, asignará inmediatamente una o más aeronaves de búsqueda y salvamento, según se necesitan, al RCC B.

3.3 Durante el vuelo, la aeronave así asignada se pondrá en comunicación lo antes posible con el RCC B, indicando su condición de aeronave de búsqueda y salvamento, y pedirá instrucciones.

3.4 Al finalizar la misión de búsqueda y salvamento asignada por el RCC B, la aeronave aterrizará en la base de operaciones que se le haya indicado en la SRR B, para fines de suministrar información posterior al vuelo o, si es necesario, para prepararse a realizar otras misiones.

4. DISPOSICIONES ESPECIALES

4.1 Sobrevuelo y aterrizaje

4.1.1 El Servicio SAR del Estado B hará los arreglos oportunos para facilitar la entrada de las aeronaves de búsqueda y salvamento del Estado A, y para notificar a las autoridades interesadas que tal entrada va a tener lugar.

4.2 Escalas técnicas, alojamiento y transporte de los miembros de la tripulación

4.2.1 El Organismo SAR del Estado B sufragará los gastos de los siguientes servicios:

- a) utilización de los aeródromos asignados y de las instalaciones de los mismos;
- b) abastecimiento de combustible, operaciones de servicio de la aeronave y maniobra (handling);
- c) alojamiento y transporte de los miembros de la tripulación.

4.3 Provisiones y equipo de supervivencia lanzables

4.3.1 El jefe del RCC B y el piloto de la aeronave organizarán la recuperación de las provisiones y equipo de supervivencia que estén en condiciones de utilizarse nuevamente.

4.4 Informe sobre las operaciones

4.1 El RCC B enviará al RCC A dos copias del informe de cada operación de búsqueda y salvamento en que hayan participado aeronaves del Estado A.

4.2 El RCC A enviará al RCC B dos copias del informe preparado por la tripulación que tomó parte en la operación, junto con las observaciones de carácter técnico en caso de ser necesario.

APÉNDICE E

EJEMPLO DE ACUERDO ENTRE DOS ESTADOS PARA LA FACILITACIÓN DE LA ENTRADA DE MEDIOS SAR

Nota1: Dependiendo de los procedimientos administrativos de cada Estado, un acuerdo de este tipo, o como el propuesto por el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I, pudiera concertarse a nivel del organismo encargado de la Aviación Civil o a un nivel superior.

Este acuerdo entre el Estado A y el Estado B, relativo a operaciones aéreas de búsqueda y salvamento tiene lugar mediante el canje de Notas.

Nota2: Este tipo de acuerdo puede adaptarse para que incluya o abarque por separado las operaciones de búsqueda y salvamento realizadas por brigadas de salvamento marítimas y terrestres.

Excelentísimo señor:

1. Tengo el honor de hacer referencia a las deliberaciones que han tenido lugar, respecto a la necesidad de garantizar una cooperación adecuada entre nuestros dos Gobiernos en las operaciones aéreas de búsqueda y salvamento a lo largo de nuestra frontera común.

2. Como resultado de las conclusiones a que se llegó durante estas deliberaciones, mi Gobierno desea proponer:

- 1) Que, en el futuro, se permita a las aeronaves públicas del Estado A o del Estado B, utilizadas en operaciones aéreas de búsqueda y salvamento, entrar en el territorio de cualquiera de los dos países, o salir de él, sin tener que someterse a las formalidades de inmigración o de aduanas, normalmente exigidas por nuestros respectivos Gobiernos, a condición de que el Centro Coordinador de Salvamento que intervenga en la operación de búsqueda y salvamento asuma, bien sea directamente o a través de otra persona delegada por el mismo, la responsabilidad de informar por teléfono o por telegrama:
 - a) Al servicio de inmigración del punto de entrada más cercano al territorio sobre el que vayan a iniciarse operaciones de búsqueda y salvamento, comunicándole de la operación que se tiene intención de emprender y dándole detalles relativos al objeto del vuelo, las marcas de identificación de cada aeronave, y el número de personas que componga la tripulación de cada una de ellas;
 - b) Al puesto de aduana más cercano al territorio sobre el que vayan a iniciarse operaciones de búsqueda y salvamento, acerca de la operación que se tiene la intención de emprender, dándole detalles relativos al territorio sobre el que haya de efectuarse la búsqueda, la posible duración de la permanencia de las aeronaves, las marcas de identificación de cada una de ellas, y el número de personas que componga la tripulación de cada aeronave.

- 2) Que, en caso de aterrizaje de una aeronave pública de uno de los dos países en el territorio del otro, en el transcurso de operaciones de búsqueda y salvamento, se notifique este hecho, verbalmente o por teléfono, al administrador de Aduanas más próximo, a fin de que pueda prestar toda la ayuda que le sea posible, en conexión con toda importación especial necesaria para la operación de búsqueda y salvamento. Este informe podrá hacerlo el Centro Coordinador de Salvamento que organice la operación o los pilotos interesados, optando por lo que contribuya de la mejor manera al éxito de la operación en cuestión.
- 3) Que, todo producto transportado en las aeronaves en cuestión de un país al otro, en el curso de una operación de búsqueda y salvamento, permanezcan en este último país hasta la conclusión de la operación; tales productos o mercancías serán sometidos al mismo tratamiento aduanero concedido normalmente en dicho país a los productos importados.

3. La expresión “aeronave pública”, en el sentido con que se utiliza en la presente Nota, designa a las aeronaves de los Gobiernos del Estado A y del Estado B, y toda otra aeronave matriculada en el Estado A y en el Estado B, que pueda colocarse bajo el control operacional de un Centro Coordinador de Salvamento en uno u otro país, para los fines de una operación de búsqueda y salvamento.

4. Si el Gobierno de su Excelencia está dispuesto a aceptar las propuestas precedentes, mi Gobierno desearía que la presente Nota, junto con la respuesta afirmativa de Su Excelencia, constituya un acuerdo entre nuestros dos Gobiernos el cual surtiría efecto a partir de la fecha correspondiente a la respuesta de Su Excelencia y permanecería en vigor hasta la expiración de un período de días, a partir de la fecha en que una de las partes del acuerdo comunique a la otra su intención de darlo por terminado.

Acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y aprecio

(firmado).....

MODELO DE NOTA DE RESPUESTA CONFIRMANDO LAS DISPOSICIONES PROPUESTAS EN LA NOTA DEL ESTADO "A"

Excelentísimo señor:

1. Tengo el honor de acusar recibo de su Nota Número..... del día..... de..... de 20..., relativa a las deliberaciones que han tenido lugar respecto a la necesidad de garantizar una cooperación satisfactoria entre nuestros dos Gobiernos, en lo que respecta a las operaciones de búsqueda y salvamento a lo largo de nuestra frontera común, que contenía las propuestas que se reproducen a continuación:
2. *(se repite el texto del párrafo 2 de la Nota del Estado A)*
3. *(se repite el texto del párrafo 3 de la Nota del Estado A)*
4. En respuesta, tengo el honor de participar a su Excelencia que mi Gobierno acepta las propuestas precedentes y conviene en considerar que la Nota de Su Excelencia y la presente respuesta constituyen un acuerdo entre nuestros dos Gobiernos, con validez hasta la fecha en que una de las Partes del acuerdo haya significado a la otra su deseo de darlo por terminado.

Acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

(firmado).....

TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TAREA SAR PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN REGIONAL SAR

1. Términos de Referencia

Tomando en cuenta la documentación de OACI relacionada con los asuntos sobre búsqueda y salvamento así como la documentación internacional existente, elaborar un Plan Regional de búsqueda y salvamento para la Región SAM

2. Programa de Trabajo y cronograma

Actividad	Inicio	Fin	Observaciones
Recopilación de Información	08/09/03	12/9/03	En curso
Identificación de contenido de los capítulos a elaborar	15/09/03	19/09/03	Análisis preliminar se llevó a cabo durante la reunión SAR 1
Desarrollo del primer borrador de los capítulos que conforman el documento y envío al Relator del Grupo de Trabajo	19/09/03	10/10/03	La redacción de los capítulos que conforman el documento han sido distribuidos entre los Estados del Grupo de Trabajo
Recopilación de la documentación e integración por parte del Relator	13/10/03	17/10/03	
Distribución del documento entre integrantes del Grupo de Tarea para comentarios	20/10/03	31/10/03	Dos semanas para recibir comentarios
Incorporación de comentarios al documento de ser el caso	03/11/03	07/11/03	
Segunda distribución del documento entre integrantes del Grupo de Tarea y Estados SAM que no forman parte del Grupo de Tarea para comentarios finales	10/11/03	21/11/03	Dos semanas para recibir comentarios
Documento final presentado a la Oficina SAM de la OACI	N/A	05/12/03	
Traducción al inglés del documento final	08/12/03	19/12/03	A cargo de la Oficina SAM de la OACI
Distribución del Plan Regional SAR SAM a todos los Estados SAM para comentarios finales	05/01/04	31/01/04	A cargo de la Oficina SAM de la OACI
Distribución del Plan Regional SAR SAM para su adopción por los Estados SAM	09/02/04	09/04/04	A cargo de la Oficina SAM de la OACI

3. Integrantes del Grupo de Tarea:

El Grupo de Tarea está compuesto por integrantes de Argentina, Brasil, Panamá, Perú y Venezuela.

LISTADO DE LOS MIEMBROS DEL GRUPO DE TAREA SAR

Estado	Punto de Contacto y alterno	Dirección Electrónica	Teléfono	Fax
Argentina	Enrique Muñoz * Relator	buertdif@faa.mil.ar	+5411 4317 6502	+5411 4317 6502
	Ricardo Angel Valladares	ditraer@faa.mil.ar	+5411 4317 6502	+5411 4317 6502
Brasil	Paulo Roberto Sigaud Feraz	dsar@decea.gov.br	+5521 3814 6576	+5521 3814 6114
	Jair Sampaio	assdsar@decea.gov.br	+5521 3814 6107	+5521 3814 6114
Panamá	Sergio Rodríguez	salvamento2002@yahoo.com	+507 315 9223	+507 315 9085
	Juan Ramón González	Jurago2000@hotmail.com	+507 315 9804	+507 315 9848
Perú	Ricardo Colina	rdcolina@yahoo.com sar@fap.mil.pe	+511 315 4300 Anexo 4320 +511 9965 0263	+511 330 0000 +511 315 4378
	Guido Fernández	znoopy@terra.com.pe	+511 348 5929 +511 99430 767	+511 348 5929
Venezuela	Javier Pérez Pacheco	ppacheco@hotmail.com	+58212 355 2638 +58212 355 2543	+58212 355 2543 +58212 355 1920
	Rubén Filippi Escobar	rubenfilippi@hotmail.com	+58212 355 2638 +58212 355 2543	+58212 355 2543 +58212 355 1920

LINEAMIENTOS BÁSICOS DEL PLAN REGIONAL SAR SAM

INDICE

LISTADO DE ACRONIMOS SAR

GLOSARIO

INTRODUCCION:

Relación del Plan Regional con el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM
Responsabilidad de los Estados SAM
Armonización de los Servicios SAR a nivel Regional
Aspectos legales

CAPITULO I: Organización del Sistema Regional SAR

Listado de representantes SAR y sus alternos de cada Estado SAM
Reseña de cada Plan Nacional SAR (texto completo en Apéndice...)

CAPITULO II: Area de responsabilidad

Mapa SAR del ANP

CAPITULO III: Estados adherentes al Plan Regional (intra y extra regional)

CAPITULO IV: Funciones y responsabilidades

Responsabilidades regionales
Mecanismo de coordinación regional

CAPITULO V: Recursos Humanos

- Formación,
- Calificación,
- Titulación,
- Certificación
- Ejercicios
- Apéndice: Plan operaciones
-

CAPITULO VI: Acuerdos con organismos de apoyo internacional

CAPITULO VII: Otros documentos internacionales que sustentan al Plan Regional SAR SAM

**TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO
DE TRABAJO SAR PARA LA ELABORACIÓN DE UN PROGRAMA DE GARANTÍA DE
CALIDAD PARA DEPENDENCIAS SAR (QA SAR)**

1. Términos de Referencia

Tomando en cuenta la documentación de OACI relacionada con los asuntos sobre búsqueda y salvamento, así como las normas internacionales existente sobre garantía de calidad ISO 9001:2000, elaborar un borrador de programa de garantía de calidad para las dependencias de búsqueda y salvamento para la Región SAM (QA SAR).

2. Programa de Trabajo y Cronograma

Actividad	Inicio	Fin	Observaciones
Recopilación de Información	15/9/03	21/11/03	
Identificación de contenido y distribución de tareas entre los integrantes del Grupo de Trabajo QA SAR	24/11/03	5/12/03	
Desarrollo de los documentos relacionados	8/12/03	9/4/04	
Recopilación de la documentación e integración por parte del Relator	12/4/04	23/4/04	
Distribución del documento entre integrantes del Grupo de Trabajo para comentarios	26/4/04	7/5/04	Dos semanas para recibir comentarios
Incorporación de comentarios al documento de ser el caso	10/5/04	21/5/04	
Segunda distribución del documento entre integrantes del Grupo y Estados SAM que no forman parte del Grupo de Trabajo para comentarios	24/5/04	4/6/04	Dos semanas para recibir comentarios
Presentación a la Oficina SAM de la OACI del primer Borrador QA SAR	N/A	7/6/04	
Traducción al inglés del documento final	10/6/04	30/6/04	A cargo de la Oficina SAM de la OACI
Presentación del Borrador QA SAR a la segunda reunión oficiosa SAR	N/A	2/8/04	

3. Integrantes del Grupo de Trabajo:

El Grupo de Trabajo está compuesto por integrantes de Argentina, Brasil, Perú y Venezuela.

LISTADO DE LOS MIEMBROS DEL GRUPO DE TAREA SAR

Estado	Punto de Contacto y alternativo	Dirección Electrónica	Teléfono	Fax
Argentina	Enrique Muñoz	buertdif@faa.mil.ar	+5411 4317 6502	+5411 4317 6502
Brasil	Paulo Roberto Sigaud Feraz	dsar@decea.gov.br	+5521 3814 6576	+5521 3814 6114
Perú	Armando Valverde *Relator	avalverde@corpac.gob.pe	+511 626 1164	+511 575 4106
Venezuela	Rubén Filippi Escobar	rubenfilippi@hotmail.com	+58212 355 2638 +58212 355 2543	+58212 355 2543 +58212 355 1920

Asunto 3: Cooperación para mejorar el servicio SAR Aeronáutico

3.1 Para una revisión detallada, este Asunto se analizó en tres áreas:

- a) Coordinación del SAR Aeronáutico entre Estados SAM
- b) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico con autoridades del SAR marítimo de un mismo Estado para obtención de información del sistema AMVER, como también la realización de operaciones SAR utilizando medios de ambos servicios.
- c) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico SAM con autoridades del SICOFAA

a) Coordinación del SAR Aeronáutico entre Estados SAM

3.2 Para el tratamiento de este asunto, la reunión tuvo presente que el Anexo 12, en su Capítulo 3 – Cooperación, establece que los Estados contratantes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos, con sujeción a las condiciones que prescriban sus propias autoridades.

3.3 De este modo se pretende permitir la entrada inmediata en su territorio de brigadas de salvamento de otros Estados para la búsqueda del lugar donde se hubiere producido un accidente de aviación y para el salvamento de los supervivientes de dicho accidente.

3.4 Para ello, los Estados deberían llegar a acuerdos con los Estados vecinos para establecer las condiciones de entrada de las brigadas SAR de un Estado en el territorio de los demás. Estos acuerdos deberían también prever que se facilitará la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades.

3.5 Para que esto pueda ser factible, todo Estado debería autorizar a sus RCC para que soliciten a otros RCC la ayuda necesaria, incluso aeronaves, barcos, personal o equipo. Simultáneamente, estos RCC deberían estar autorizados para que concedan todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, barcos, personal o equipo en su territorio, como también que convengan las medidas necesarias con las respectivas autoridades aduaneras, de inmigración y de otra clase con objeto de facilitar dicha entrada.

3.6 Además, todo Estado debería autorizar a sus RCC a prestar ayuda, cuando se les solicite, a otros RCC, incluso ayuda en forma de aeronaves, barcos, personal o equipos.

3.7 La reunión recordó que durante la RAN CAR/SAM/3 este asunto fue revisado por los Estados/Territorios CAR/SAM y Organismos Internacionales participantes y basándose en lo debatido y a fin de proporcionar un conjunto de disposiciones básicas para los servicios SAR de las Regiones Caribe y Sudamérica, la reunión convino la Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento, literal c) en la que se solicita a los Estados CAR/SAM que adopten las medidas necesarias y posibles para establecer acuerdos SAR internos e internacionales que permitan mejorar los servicios SAR y coordinar los esfuerzos entre las entidades que proporcionan o apoyan los servicios SAR.

3.8 Asimismo, en los requisitos operacionales básicos y criterios de planificación (BORPC) del ANP Volumen I, Básico de las Regiones del Caribe y Sudamérica se indica que cuando se requieran aeronaves de gran radio de acción (LRG) y categorías superiores de radio de acción para proporcionar la cobertura aérea de extensas regiones oceánicas de búsqueda y salvamento, pero el Estado responsable de los servicios SAR no cuente con dichas aeronaves, deberían adoptarse disposiciones concretas de cooperación para proporcionarlas desde otras localidades para tratar de satisfacer los requisitos de una cobertura aérea suficiente de las regiones apropiadas.

3.9 Complementando lo anterior, el ANP CAR/SAM, Vol. I, Básico, Parte VII – Servicios de búsqueda y salvamento, constituye el texto de orientación considerado como mínimo necesario para la planificación eficaz de las instalaciones y servicios SAR en las regiones Caribe y Sudamérica. Los elementos de orientación mencionados en dicho texto, remiten a las correspondientes recomendaciones de las reuniones RAN CAR/SAM.

3.10 Para estos efectos el Manual IAMSAR, Volumen I, Apéndice I (Doc. 9731), como también el Material de Orientación para la Elaboración de un Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento aprobado por GREPECAS, en el Capítulo 7, Apéndices C, D y E (según el caso), proponen una serie de textos para que sirvan de guía a los Estados interesados en establecer estos tipos de acuerdos.

3.11 Asimismo, la Reunión Oficiosa ATM/SAR 02/00 SAM (Lima, septiembre de 2000) al analizar las recomendaciones de búsqueda y salvamento de la reunión RAN CAR/SAM/3 con respecto a los servicios SAR, consideró conveniente instar a los Estados de la Región SAM a adoptarlas en el menos plazo posible, formulando la Conclusión 5/1 – Requisitos de búsqueda y salvamento.

3.12 Tomando en consideración todo lo anterior, la reunión acordó la Conclusión siguiente:

Conclusión SAR 1/8

Coordinación del SAR Aeronáutico entre Estados

Que:

- a) Los Estados que aún no lo han hecho adopten, en la medida de lo posible, la Recomendación 6/12, literal c) de la Reunión RAN CAR/SAM/3 para establecer acuerdos SAR internacionales con otros Estados; y
- b) Mantengan informada a la Oficina Regional Sudamericana sobre los avances que se logren a ese respecto.

b) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico con autoridades del SAR marítimo de un mismo Estado para obtención de información del sistema AMVER, como también la realización de operaciones SAR utilizando medios de ambos servicios.

3.13 En el tratamiento de esta parte del asunto, la reunión convino en que la armonización del SAR aeronáutico y el marítimo resulta particularmente importante cuando ocurren incidentes de naves de superficie o de aeronaves. Cuando una aeronave ameriza, se convierte de un caso SAR aeronáutico en un caso SAR marítimo, significando que el RCC marítimo y todos los recursos SAR previstos por sus autoridades entran en escena.

3.14 La primera necesidad de los supervivientes que se encuentran a la deriva en el mar es la alerta temprana de las autoridades SAR de jurisdicción sobre la emergencia y su localización; esto significará la asistencia de unidades de búsqueda y salvamento aéreas y marítimas para localizar con precisión y lo más rápido posible el lugar de la emergencia. Estas necesidades son casi iguales si los sobrevivientes han abandonado ya sea una aeronave o embarcación.

3.15 Luego del debate realizado, la reunión convino en que la armonización de los planes de operaciones SAR, procedimientos, equipamientos y comunicaciones es beneficiosa dado que:

- a) Simplifica los esfuerzos de planificación y rescate;
- b) Permite ahorrar tiempo;
- c) Acelera las posibilidades brindar una ayuda más eficaz;
- d) Reduce el costo de la búsqueda; y
- e) Elimina la duplicación de esfuerzos y equipamiento.

3.16 Además, los supervivientes de accidentes marítimos o aéreos en el mar deben disponer de un equipo de supervivencia que les brinde el tiempo suficiente para que llegue la ayuda. Pero no siempre es así, por lo tanto es necesario que el tiempo de localización y rescate sea lo más corto posible. Para ello, las autoridades SAR aeronáuticas y marítimas deben tener una planificación de recursos sumamente armonizadas.

3.17 Es por ello que la armonización de ambos servicios SAR asegura la efectividad del sistema SAR a escala nacional y consecuentemente en el ámbito regional. Esto ocurre cuando las autoridades de aviación civil y las marítimas disponen de acuerdos de cooperación bien elaborados. La coordinación a escala nacional es un reto, pero es esencial para desarrollar e implantar políticas, procedimientos y normativas conjuntas.

3.18 Al respecto, la reunión recordó que el Anexo 12 al Convenio de la OACI indica que los Estados contratantes dispondrán lo necesario para que todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales que no formen parte de la organización de búsqueda y salvamento, cooperen ampliamente con éstos y presten toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación.

3.19 En este sentido, recomienda que todo Estado contratante de la OACI que registre información sobre la posición de los barcos en el mar debería, en la medida de lo posible, difundirla en forma regular a los otros Estados contratantes interesados que así lo soliciten.

3.20 Asimismo, tuvo en consideración que la reunión RAN CAR/SAM/3, al analizar este asunto, reconoció que los Estados CAR/SAM que dispongan de RCC aeronáuticos cuyas jurisdicciones sean sobre el mar, deberían estar familiarizados con las capacidades, situación y modo de comunicarse con los barcos en todo momento.

3.21 Por ello, la reunión RAN CAR/SAM/3 fue de opinión en que los sistemas de información de buques, como el sistema mundial de seguridad operacional AMVER patrocinado por la Guardia Costera de los Estados Unidos debería utilizarse cuando fuese apropiado para ayudar a identificar y localizar buques en el mar disponibles para ayudar a las personas en peligro, como también que las autoridades de aviación civil concierten arreglos con las autoridades marítimas nacionales competentes a fin de alentar a los buques a participar voluntariamente en el sistema AMVER.

3.22 Basándose en lo anterior, la RAN CAR/SAM/3 convino en la Recomendación 6/12 – Disposiciones básicas para los servicios de búsqueda y salvamento, literales e) y f). Asimismo, dispuso que dicha recomendación forme parte del texto correspondiente a los Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación (BORPC) del ANP CAR/SAM, Volumen I Básico.

3.23 Finalmente, y considerando todo lo anterior, la reunión formuló la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/9 Coordinación entre autoridades del SAR aeronáutico y el SAR marítimo relacionada con la información del sistema AMVER

Que los Estados que aún no lo han hecho adopten, en la medida de lo posible, la Recomendación 6/12, literales e) y f) de la reunión RAN-CAR/SAM/3 para asegurar la coordinación entre el SAR aeronáutico y el SAR marítimo relacionada con la utilización de la información obtenida del sistema AMVER.

c) Coordinación entre autoridades del SAR Aeronáutico SAM con autoridades del SICOFAA

3.24 Para el tratamiento de este asunto, la reunión tuvo presente que el Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento, en su Capítulo 2 – Organización, indica que los Estados contratantes dispondrán lo necesario para establecer y prestar servicios de búsqueda y salvamento dentro de sus territorios. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

3.25 La reunión consideró que para que un sistema SAR esté organizado y sea eficaz necesita contar con los medios adecuados de gestión y apoyo. Para asegurar el éxito, los partes que conforman el Sistema SAR de un Estado se deben comprometer a proporcionar, con los recursos disponibles, los mejores servicios SAR posibles. En este punto varios delegados enfatizaron que este compromiso debe hallarse reflejado en la legislación nacional, como también que se debe indicar de manera clara a los organismos designados como responsables de prestar tales servicios.

3.26 Los organismos o personas designadas serán los encargados de coordinar todos los asuntos relacionados con el SAR y debería concedérseles la responsabilidad de la emisión de normas, procedimientos y supervisión administrativa del SAR aeronáutico dentro de la organización nacional SAR. Además de los coordinadores mencionados, pueden haber otras personas encargadas de dirigir y apoyar diversos aspectos de una organización o sistema SAR, según se considere oportuno.

3.27 Al evaluar cual es la situación actual en la Región SAM, la reunión señaló que la mayoría de los Estados asignan las responsabilidades SAR mencionadas en el párrafo anterior entre el personal de direcciones, departamentos o ministerios responsables de la seguridad aeronáutica o del organismo encargado de la aplicación del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. En algunos casos el Estado designa al Ministro de Transporte, el cual, entre otras, tiene la responsabilidad general de la seguridad de la aviación civil.

3.28 Es por ello que las administraciones de aviación civil de los Estados raramente están en control de todos los recursos disponibles para las operaciones SAR. Por consiguiente, tienen que establecer acuerdos con las fuerzas armadas nacionales u otros organismos u organizaciones a fin de disponer de sus recursos.

3.29 Considerando lo anterior, la reunión tuvo presente que al respecto la RAN CAR/SAM/3 había tomado nota que muchos Estados confiaban en sus autoridades militares para coordinar las operaciones SAR o para suministrar instalaciones SAR. Además, había otros organismos que intervenían en SAR desempeñando funciones de control, comunicaciones, coordinación y respuesta.

3.30 En estos casos, resulta indispensable un alto grado de coordinación y otros arreglos para utilizar con éxito los servicios SAR. Entre estos arreglos, cabría señalar las disposiciones sobre ejercicios de entrenamiento conjuntos, acuerdos sobre tiempo de respuesta de las instalaciones SAR y métodos y procedimientos para mantener comunicaciones rápidas y fiables.

3.31 Es por ello que la reunión convino en que los comités SAR ofrecían los medios más apropiados para realizar la coordinación de las actividades SAR, tanto para fines internos como internacionales. Algunos delegados manifestaron que al respecto resultaba muy importante tener en cuenta que la reunión RAN CAR/SAM/3 preparó la Recomendación 6/8 – Coordinación con las autoridades militares y otras.

3.32 En dicha recomendación se indica que los Estados que confían en las autoridades militares o en otras fuentes para el suministro de instalaciones SAR se aseguren que existan arreglos suficientes de coordinación de las actividades SAR entre todas las entidades participantes, y consideren el establecimiento de comités SAR como se recomienda en el Manual IAMSAR (Doc. 9731).

3.33 Asimismo, en este punto del debate, la Secretaría señaló a la reunión que la VI Conferencia de Comandantes en Jefe y Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas Americanas, reunida en Lima, Perú, en el mes de mayo de 1966, al debatir el tema referente al “Rol de las Fuerzas Aéreas Americanas en las operaciones de búsqueda y salvamento” y considerando que todos los Estados americanos son Estados contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional cuyos artículos 25, 37, 38 y 44 tratan sobre aeronaves en peligro, concluyó que era altamente deseable que la OACI convocara una reunión para proceder a la pronta adopción de un Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre todos los Estados Americanos.

3.34 Dicha reunión se efectuó en la Ciudad de Lima con la participación y coordinación de la Oficina Sudamericana de la OACI y luego de una serie de deliberaciones para el tratamiento del texto final del Acuerdo, el día 4 de octubre de 1973, los representantes designados por los Estados participantes suscribieron el “Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento”, asignando al Perú la responsabilidad de que dicho Acuerdo fuera registrado, a través de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en la Sede Central de la OACI.

3.35 Para la OACI, este Acuerdo Multilateral entró en vigencia en el 9 de agosto de 1973 y fue registrado bajo el serial OACI número 2499, (ver **Apéndice A** a esta parte del Informe).

3.36 Por intermedio de la información aportada por delegados de Argentina, Brasil y Panamá con experiencia en las actividades del SICOFAA, la reunión tomó conocimiento que los temas fundamentales bajo interés del SICOFAA son los siguientes:

- a) Operaciones Aéreas.
- b) Recursos humanos, educación y entrenamiento.
- c) Búsqueda y salvamento y asistencia en casos de desastres.
- d) Control de vuelos ilícitos.
- e) Informática y telecomunicaciones.
- f) Logística.

- g) Medicina aeroespacial.
- h) Meteorología.
- i) Prevención de accidentes aéreos.
- j) Desarrollo científico y tecnológico.
- k) Derecho aeronáutico.

3.37 Asimismo, y luego de un intenso análisis del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA), la reunión convino en que dicho sistema permite el apoyo mutuo de los participantes, a través del intercambio de experiencias, medios, entrenamiento e instrucción de personal y todo aquello que facilite la elaboración de procedimientos para actuar en forma combinada, en cumplimiento a lo dispuesto por los respectivos Gobiernos. Por lo cual, todas las administraciones de aviación civil de la Región SAM deberían acceder al fortalecimiento de sus recursos SAR a través de este sistema.

3.38 Finalmente, en vista de lo anterior se formuló la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/10 Acceso de las administraciones de aviación civil de Estados SAM al apoyo SAR que brinda el SICOFAA

Que

- a) Las administraciones de aviación civil que aún no lo han hecho adopten, en la medida de lo posible, la Recomendación 6/8 de la Reunión RAN CAR/SAM/3 para establecer cartas de acuerdos SAR con la Fuerza Aérea correspondiente a su Estado como medio para acceder al apoyo SAR que brinda el SICOFAA; y
- b) Mantengan informada a la Oficina Regional Sudamericana sobre los avances que se logren a ese respecto.

ACUERDO MULTILATERAL

DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

DEL SISTEMA DE COOPERACIÓN

DE LAS

FUERZAS AÉREAS AMERICANAS

(SICOFAA)

Este Acuerdo Multilateral entró en vigencia en el 9 de agosto de 1973 y está registrado bajo el serial OACI número 2499

ACUERDO MULTILATERAL DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

PREÁMBULO

CONSIDERANDO que ciertas situaciones que se han presentado en el pasado y que pueden presentarse en el futuro de la aviación han hecho evidente la necesidad de propender a una mayor unificación de las normas y procedimientos que se adopten en cada uno de los Estados Americanos para el suministro de Servicios de Búsqueda y Salvamento;

CONSIDERANDO que los Servicios de Búsqueda y Salvamento de la mayoría de los Estados Americanos son conjuntamente provistos por organizaciones civiles y militares del mismo Estado, en beneficio de la aviación en general sin distinciones;

CONSIDERANDO que la VI Conferencia de Comandantes en Jefe y Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas Americanas, reunida en Lima en el mes de Mayo de 1966, al debatir el tema referente al “Rol de las Fuerzas Aéreas Americanas en las Operaciones de Búsqueda y Salvamento”, concluyó que era altamente deseable que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establecida por el Convenio de Aviación Civil Internacional, convoque una reunión para proceder a la pronta adopción de un Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre los Estados Americanos;

CONSIDERANDO que todos los Estados Americanos son Estados Contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional cuyos Artículos 25, 37, 38 y 44 tratan sobre aeronaves en peligro;

CONSIDERANDO que debe haber amplia cooperación entre los Estados Americanos para la provisión del Servicio de Búsqueda y Salvamento en América y esta cooperación, bien sea ofrecida o solicitada, debe planearse de conformidad con las disposiciones pertinentes de los Anexos 9, 11 y 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (Doc.4444.-RAC/501) y de los Procedimientos Suplementarios Regionales de la OACI (Doc. 7030);

LOS ESTADOS AMERICANOS, TODOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, QUE FIRMAN Y ACEPTAN ESTE ACUERDO RELATIVO A LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO, HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

1 GENERAL

1.1 Cada Estado Parte del presente Acuerdo deberá tomar las medidas necesarias para realizar las Operaciones de Búsqueda y Salvamento en su respectivo territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo y, establecer los detalles para facilitar su participación en la realización de operaciones combinadas de Búsqueda y Salvamento, en la medida de lo practicable.

1.2 Cada Estado Parte del presente Acuerdo se compromete a:

- a) Aplicar las recomendaciones concernientes a los Servicios de Búsqueda y Salvamento del Plan de Navegación Aérea de la OACI, en las partes que corresponden a su territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo;
- b) Establecer los planes detallados para conducir las operaciones eficientes de Búsqueda y Salvamento dentro de las Áreas de Búsqueda y Salvamento (SRR) bajo su jurisdicción;
- c) Aplicar, como mínimo, los procedimientos de Alerta y de Búsqueda y Salvamento basados sobre los procedimientos contenidos en los Anexos 11 y 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional; en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 4444 — RAC/501), y en los Procedimientos Suplementarios Regionales de la OACI (Doc. 7030);
- d) Poner al día dichos procedimientos conforme se actualicen cualquiera de los Anexos y Documentos de la OACI mencionados en el presente Acuerdo;
- e) Continuar con los acuerdos bilaterales que permiten una mejor aplicación del presente Acuerdo Multilateral.

1.3 Siempre que surja un conflicto entre las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI y los términos de este Acuerdo, las disposiciones de la OACI prevalecerán a menos que la totalidad de los Estados, Partes del Acuerdo notifique a la OACI idénticas diferencias a las disposiciones en cuestión.

2 APLICACIÓN

2.1 Notificación de una Emergencia y Acción Preparatoria

2.1.1 Dentro de los términos del presente Acuerdo y de conformidad con las disposiciones pertinentes del Anexo 11 al Convenio de Aviación Civil Internacional, será responsabilidad del Estado que esté suministrando servicios de tránsito aéreo, notificar inmediatamente, por el correspondiente Centro de Control de Área (ACC) o Centro de Información de Vuelo (FIC), al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) apropiado, sobre cualquier aeronave que, operando dentro de la Región de Información de Vuelo bajo su jurisdicción, sea considerada que está en estado de emergencia.

2.1.2 Con este fin y de acuerdo con las disposiciones pertinentes del Anexo 11, será responsabilidad del Estado que esté dando servicio de control de aeródromo o servicio de control de aproximación, notificar, a través de la Torre de Control del Aeródromo (TWR) o de la Oficina de Control de Aproximación (APP) concerniente al Centro de Información de Vuelo (FIC) o al Centro de Control de Área (ACC), si se produce un estado de emergencia de cualquier aeronave bajo el control de esta Torre de Control de Aeródromo (TWR) o de la Oficina de Control de Aproximación (APP).

2.1.3 Será entonces responsabilidad del Estado en donde está situado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) del Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), dentro de la cual se encuentre o pueda encontrarse, la aeronave en emergencia, iniciar, a través de este Centro Coordinador de Salvamento (RCC) cualquier acción que considere necesaria para notificar a los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) de los Estados Adyacentes, Partes de este Acuerdo, de la existencia de tal emergencia.

2.1.3.1 Cuando en el Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) de responsabilidad de un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) estén establecidos Subcentros de Salvamento (RSC) ubicados en otros Estados, será también responsabilidad del Estado en donde está situado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de esta Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) , dentro de la cual se encuentre, o pueda encontrarse la aeronave en emergencia, iniciar, a través de este Centro Coordinador de Salvamento (RCC), cualquier acción que considere necesaria para notificar a los Subcentros de Salvamento (RSC) de su Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) ubicados en otros Estados Partes de este Acuerdo, de la existencia de tal emergencia.

2.1.4 Si un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) recibe información sobre una aeronave en estado de emergencia dentro del Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) de su responsabilidad, por otro medio que no sea el Centro de Control de Área (ACC) o el Centro de Información de Vuelo (FIC) correspondiente, será responsabilidad del mencionado centro Coordinador de Salvamento (RCC) evaluar la información y determinar a qué fase corresponde la situación de emergencia.

2.1.5 Al recibo de la información provista por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable del Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), dentro de la cual una aeronave se encuentra o puede encontrarse en estado de emergencia, y de acuerdo con el grado de emergencia, será responsabilidad de cada centro Coordinador de Salvamento (RCC) de los Estados adyacentes Partes de este Acuerdo notificados, y de cada Subcentro de Salvamento (RSC) también notificado de acuerdo con 2.1.3.1, tomar la acción que se considere necesaria para preparar sus brigadas de salvamento a fin de prestar la asistencia requerida por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable de la iniciación de las operaciones de Búsqueda y Salvamento, y también notificar a ese Centro Coordinador de Salvamento (RCC), lo más pronto posible de las facilidades de Búsqueda y Salvamento disponibles.

2.1.6 Cada Estado, para el propósito de este Acuerdo, prestará toda la asistencia posible para Búsqueda y Salvamento al Estado que lo requiera y asimismo pondrá sus brigadas de Salvamento al servicio del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) interesado, para el propósito de Búsqueda y Salvamento.

2.1.6.1 Cuando, durante el desarrollo de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento, el Centro Coordinador de Salvamento (SRR) decide delegar autoridad a un Subcentro de Salvamento (RSC) a él subordinado, situado dentro del Área de Búsqueda y Salvamento(SRR) de este Centro Coordinador de Salvamento (RCC) pero en otro Estado, cada Estado, Parte de este Acuerdo, prestará toda la asistencia posible para Búsqueda y Salvamento al Estado responsable por dicho Subcentro de Salvamento (RSC) y pondrá sus brigadas de salvamento al servicio de este Subcentro de Salvamento (RSC), para el propósito de Búsqueda y Salvamento.

2.1.7 Cuando en un Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) que abarque el territorio o aguas de un solo Estado se produzca una emergencia, es de la responsabilidad de este Estado Parte de este Acuerdo dirigir todas las Operaciones de Búsqueda y Salvamento.

2.1.8 Cuando en un Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) que abarque el territorio o aguas de más de un Estado se produzca una emergencia, la responsabilidad de la dirección de las operaciones en la totalidad de esta Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) podrá ser atribuida al Estado donde esté situado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) del Área o bien dividida entre dichos Estados en la forma y extensión que sea fijada por los Estados interesados, en los acuerdos concertados para el establecimiento del plan detallado de operación para el Área de Búsqueda y Salvamento (SRR). En este caso, cada uno de los Estados responsables por la dirección de las operaciones en dicha Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), deberá proceder de acuerdo con el plan detallado de operación para el Área cuando así lo solicite el Centro coordinador de Salvamento (RCC) del Área.

2.1.9 La necesidad de ayuda para el desarrollo de las operaciones de Búsqueda y Salvamento será decidida por el Estado en donde está ubicado el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable.

2.1.9.1 Cuando el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) decide delegar, la autoridad de conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento a un Subcentro de Salvamento (RSC) a él subordinado pero situado en otro Estado cuyo territorio esté dentro de su Área de Búsqueda y Salvamento (SRR), la necesidad de ayuda para el desarrollo de las operaciones de Búsqueda y Salvamento será decidida por el Estado en donde esté ubicado este Subcentro de Salvamento (RSC).

2.1.9.2 En el caso de que se declare una fase de alarma respecto a una aeronave cuya posición se desconoce, será aplicable lo siguiente:

- a) Cuando el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) es notificado de que existe una fase de alarma y no sabe si otros Centros han tomado las medidas apropiadas, asumirá la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas a dicha fase y de consultar con los otros Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) vecinos, con el objeto de designar un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que asuma inmediatamente después la responsabilidad.
- b) A menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) interesados, el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que se designe será el Centro responsable del:
 - Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) en la que estaba la aeronave según su última posición notificada;
 - Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) a la cual se dirigía la aeronave, si la última posición notificada estaba en el límite de dos Áreas de Búsqueda y Salvamento (SRR);
 - Área de Búsqueda y Salvamento (SRR) del punto de destino de la aeronave, si ésta no estuviese equipada para comunicar por radio en ambos sentidos o no tuviese la obligación de mantener comunicación por radio.
- c) Después de declararse la fase de peligro, el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que coordine las actividades de Búsqueda y Salvamento informará a todos los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) correspondientes a la ruta planeada de la aeronave, así como a aquellos cuyas áreas queden dentro del radio de acción de la aeronave, determinado desde su última posición conocida, de todas las

circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes. Igualmente todos los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) correspondientes a la ruta planeada de la aeronave así como aquellos cuyas áreas estén dentro del radio de acción de la aeronave, determinado desde su última posición conocida, notificarán al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que coordine las actividades de Búsqueda y Salvamento, toda la información relativa al incidente que llegue a su conocimiento.

3 ASISTENCIA

3.1 Solicitud de Auxilio

3.1.1 Cada uno de los Estados tiene la facultad de solicitar la cooperación de otro Estado para utilizar las facilidades SAR de ese Estado cuando, en su opinión, ellas son requeridas.

3.1.2 El Centro Coordinador de Salvamento (RCC) que solicita el apoyo o, en su lugar, el Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado a este Centro Coordinador de Salvamento (RCC) pero situado en otro Estado y que, por delegación de autoridad, esté conduciendo las operaciones de Búsqueda y Salvamento, deberá enviar un mensaje al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) apropiado, detallando los datos relativos a la misión, número y tipo de aeronaves y buques deseados.

3.1.3 La respuesta a la solicitud de apoyo deberá ser cursada lo más pronto posible.

3.1.4 Para asegurar una coordinación apropiada y efectiva, así como la mayor cooperación, durante el desarrollo de cualquier operación de Búsqueda y Salvamento, el Estado cuyo Centro Coordinador de Salvamento (RCC) tiene la responsabilidad del control de las operaciones SAR y/o el Estado a cuyo Subcentro de Salvamento (RCC) ha delegado autoridad para conducir las operaciones de Búsqueda y Salvamento dentro de un área determinada, deberá aceptar la designación de un Oficial de Enlace de todo Estado que participa en la operación.

3.1.5 El Oficial de Enlace de un Estado que participe en la operación tendrá la decisión final sobre las misiones asignadas a sus brigadas de salvamento u otros medios SAR por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable, o por el Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado, al cual se ha delegado autorización para conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento siempre que, en su opinión, representen o puedan representar un peligro para la vida y/o material y equipo de las brigadas de salvamento u otros medios SAR involucrados.

3.1.6 Cuando un Oficial de Enlace declina llevar a cabo una misión asignada por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) o por el Subcentro de Salvamento (RSC) concerniente de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 3.1.5, él declarará por escrito, lo más pronto posible, las razones por las cuales no procedió a la misión.

3.1.7 Cuando la Operación de Búsqueda y Salvamento no es una empresa combinada, el Estado en el cual la aeronave accidentada perdida está matriculada podrá, si lo estima necesario, designar un observador ante el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable o ante el Subcentro de Salvamento (RSC) subordinado a este Centro Coordinador de Salvamento (RCC) situado en otro Estado, al cual le haya sido delegada la autoridad para conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento.

3.2 Ofrecimiento de Apoyo

3.2.1 Cada uno de los Estados tiene facultad de ofrecer la utilización de sus facilidades SAR a otro Estado cuando, en su opinión, estas facilidades puedan ayudar en la Operación de Búsqueda y Salvamento.

3.2.2 Cuando un Estado desee apoyar a otro Estado en las Operaciones de Búsqueda y Salvamento, enviará un mensaje al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) responsable, conteniendo datos relativos a la misión, número y tipo de aeronaves y buques ofrecidos, cantidad de personal necesario y combustible y lubricantes que se requieran.

3.2.3 El Estado que recibe un ofrecimiento de apoyo (como se menciona en 3.2.2) acusará recibo de inmediato al ofrecimiento y, lo antes posible, hará conocer al Estado oferente la decisión tomada al respecto, indicando, en caso de ser necesario, el tipo de apoyo que se requiere. En caso de que el Centro coordinador de Salvamento (RCC) del Estado que recibe el ofrecimiento haya delegado autoridad a un Subcentro de Salvamento (RSC), a él subordinado pero autoridad para conducir las Operaciones de Búsqueda y Salvamento será consultado sobre tal ofrecimiento antes de hacer conocer al Esta oferente la decisión tomada en conjunto al respecto.

4 FACILITACIONES

4.1 Sobrevuelo de Aeronaves SAR

4.1.1 En el caso de pedidos de apoyo de conformidad con el párrafo 3.1.1 supra, se conceptuará que el Estado que solicite apoyo ha otorgado, por la misma solicitud, la autorización para que las brigadas de salvamento ingresen y aterricen en su territorio.

4.1.2 En el caso de ofrecimiento de apoyo, de conformidad con el párrafo 3.2.1 supra, la autorización para que las brigadas de salvamento ingresen y aterricen en el territorio del Estado que adopta el ofrecimiento será considerada como concedida por dicho Estado tan pronto como el ofrecimiento aceptado.

4.1.3 Cuando las brigadas de salvamento de un Estado, en misión SAR en otro Estado, necesiten ingresar y/o aterrizar en el territorio de un tercer Estado, Parte de este Acuerdo, geográficamente situado a lo largo del patrón natural de vuelo, los planes de vuelo indicarán que el vuelo es una misión SAR y las autorizaciones serán concedidas sin demora, por el tercer Estado.

4.1.4 Para indicar una "Misión SAR" será suficiente incluir la información pertinente en el formulario de Plan de Vuelo OACI, de acuerdo con las instrucciones vigentes para completar dicho formulario.

4.2 Autorización

4.2.1 Cada Estado acuerda facilitar el ingreso temporal a su territorio de barcos, aeronaves, equipo y repuestos pertenecientes a cualquier otro Estado que esté colaborando en la operación SAR. Estos artículos deberán ser temporalmente admitidos libres de derechos de aterrizaje, de derechos de aduana y otras tasas o cargos. Queda entendido que esta disposición no impide que se apliquen las medidas de sanidad y reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y de cumplimiento de la reglamentación aduanera, si es necesario.

4.2.2 Cada Estado también acuerda facilitar el ingreso temporal del personal de cada uno de los Estados que colaboren en las operaciones SAR y que sea requerido para la búsqueda de aeronaves en peligro o para rescatar supervivientes de accidentes de aeronaves. Este personal será admitido con el mínimo de formalidades sanitarias, de inmigración y policía. Al respecto, cada Estado acuerda que los únicos documentos que el personal SAR necesita presentar para la admisión temporal son la correspondiente autorización y orden de la misión SAR, así como tarjetas de identificación y de salud, emitidas por el Estado concerniente. El personal SAR estará exento de derechos de aduana y otras tasas o impuestos.

4.3 Información

4.3.1 Cada Estado deberá publicar toda la información necesaria concerniente a sus autoridades que controlan la entrada en su territorio y las medidas de control que ellas ejerzan.

5 LOGÍSTICA

5.1 El Estado que solicite ayuda proporcionará, en la medida de sus posibilidades y sin cargo alguno el apoyo material y técnico que las brigadas de salvamento de los Estados que presten ayuda puedan necesitar para la operación de búsqueda y salvamento. Este apoyo material y técnico incluye combustible, lubricantes, mantenimiento, alojamiento, alimento, transporte y asistencia médica. Los repuestos serán suministrados siempre que sea posible bajo la condición de que sean reemplazados o reembolsados.

5.2 Cuando un Estado adopta el ofrecimiento de ayuda de otro Estado para apoyar una misión SAR en su territorio, proporcionará en el mayor grado posible el apoyo técnico y material que las brigadas de salvamento del otro Estado pudieran necesitar para la Búsqueda y Salvamento. Este apoyo técnico y material que deberá ser suministrado en forma de reemplazo incluye combustible, lubricantes, repuestos, mantenimiento, alojamiento y alimentación. El transporte dentro de su territorio y la asistencia médica serán suministrados sin cargo.

6 COMUNICACIONES

6.1 Se acuerda que durante las operaciones SAR se debe poner a la disposición del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) controlador, las comunicaciones especializadas SAR y, en el mayor grado posible, todos los medios de comunicaciones disponibles, incluyendo las comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo y el Servicio Fijo Aeronáutico/Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas, así como cualquier medio de comunicación militar pertinente.

6.2 El Oficial de Enlace asignado al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) tendrá facilidades para enviar a las autoridades de su país mensajes de información necesarios referentes a la misión SAR, a través del servicio fijo aeronáutico, libre de pago.

7 ACEPTACION Y VIGENCIA

7.1 Los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional pueden ser Partes en el presente Acuerdo, ya sea mediante:

- a) la firma, sin reserva de aceptación, o
- b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación, o
- c) la aceptación.

7.2 El presente Acuerdo quedará abierto a la firma en Lima, Perú.

7.3 La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno del Perú.

7.4 La adhesión al presente Acuerdo o su ratificación o aprobación se consideran como aceptación del mismo.

7.5 El presente Acuerdo entrará en vigor el nonagésimo día después que dos Estados, de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4 supra, lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado.

7.6 Por lo que se refiere a cualquier otro Estado que sea posteriormente Parte en el presente Acuerdo, de conformidad con los párrafos 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4 supra, el Acuerdo entrará en vigor el nonagésimo día después de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

7.7 El presente Acuerdo podrá ser enmendado a propuesta de cualquier Estado participante siempre y cuando la enmienda propuesta no entre en conflicto con las normas, métodos recomendados y procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional. La propuesta de enmienda, será sometida al Gobierno del Perú, el cual en consulta con el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional determinará que la enmienda propuesta no está en conflicto con las normas, métodos recomendados y procedimientos de esta Organización y la hará circular entre todos los Estados participantes. Las enmiendas aprobadas por escrito por las dos terceras partes de los Estados participantes entrarán en vigencia para todos los Estados, excepto para aquellos Estados que hayan notificado su desaprobación por escrito al Gobierno del Perú. El Gobierno del Perú comunicará a todos los Estados participantes la fecha de vigencia de la enmienda así como la relación de los Estados que no la aplicarán.

7.8 Tan pronto como el presente Acuerdo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno del Perú.

7.9 Cualquier Estado participante podrá denunciar el presente Acuerdo por medio de notificación escrita dirigida al Gobierno del Perú, quien inmediatamente informará de ello a cada uno de los Estados participantes. La denuncia surtirá efecto noventa días después de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno del Perú y sólo se aplicará al Estado que haya hecho la denuncia.

- 7.10 El Gobierno del Perú comunicará a todos los Estados participantes:
- a) toda firma del presente Acuerdo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hace sin reserva o bajo reserva de aceptación;
 - b) el depósito de cualquier instrumento de aceptación y fecha del mismo;
 - c) la fecha en que el presente Acuerdo entre en vigor de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 7.5 y 7.6 supra;
 - d) la denuncia del Acuerdo y la fecha de recibo.

7.11 El presente Acuerdo, redactado en los idiomas español e inglés, teniendo cada texto igual autenticidad será depositado en los archivos del Gobierno del Perú, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados Americanos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo, en las fechas que se indican.

Lima, 10 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Ministro de Aeronáutica y
Comandante General de la Fuerza Aérea

Lima, 11 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Juan Carlos de Marchi
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
De la República Argentina

Lima, 14 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Ciro A. Dargam Cruz
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
De la República Dominicana

Lima, 15 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Jorge Escobari Cusicanqui
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
de Bolivia

Lima, 15 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Enrique Castellanos Carrillo
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
De Guatemala

Lima, 16 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Luis Jerez Ramírez
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de
Chile

Lima, 18 de Mayo de 1973

(FIRMADO POR)

Ad Referéndum aprobación por Poder Legislativo

Carlos González Demare
Ministro Plenipotenciario del Uruguay

Lima, 29 de Mayo de 1973
Ad Referéndum aprobación por Poder Legislativo

(FIRMADO POR)

Alfonso Rosas Rodas
Ministro Consejero Encargado de Negocios
Ad-interim de Colombia

Lima, 14 de Junio de 1973

(FIRMADO POR)

Julio A. Ortiz López
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
De Costa Rica

Lima, 26 de Junio de 1973
Ad Referéndum

(FIRMADO POR)

José León Sandino
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de
Nicaragua

Lima, 4 de Octubre de 1973
Ad Referéndum

(FIRMADO POR)

Fermín Dos Santos Silva
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
Del Paraguay

Lima, 4 de Octubre de 1973
Ad Referéndum

(FIRMADO POR)

Arnaldo G. Soler
Representante del Paraguay en la Conferencia
De Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana

Según Doc-OACI 9181-LGB/319
Registrado en la OACI con el N° 2499
Fecha Entrada en Vigencia para la OACI 9 agosto 1973

CARTAS DE ACUERDO SAR SUSCRIPTAS ENTRE ESTADOS SAM

ESTADO	ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR	FRENCH GUIANA	GUYANA	PANAMA	PARAGUAY	PERÚ	SURINAME	URUGUAY	VENEZUELA	Estados ubicados fuera de la Región SAM
ARGENTINA		X	X										X		
BOLIVIA															
BRASIL	X														
CHILE															
COLOMBIA															
ECUADOR															
F. GUIANA															
GUYANA															
PANAMA					X										Kingston, CENAMER, Costa Rica
PARAGUAY															
PERÚ															
SURINAME															
URUGUAY															
VENEZUELA					X										

Marcar con una X la casilla correspondiente al Estado con que se disponga de Carta de Acuerdo SAR

Asunto 4: Capacitación del personal SAR en la región SAM

4.1 Para una revisión más detallada, este Asunto se analizó en dos áreas:

- a) Requisitos de candidatos para su afectación al servicio SAR y preparación y utilización de material didáctico SAR para instrucción
- b) Ejercicios SAR

a) Requisitos de candidatos para su afectación al servicio SAR y preparación y utilización de material didáctico SAR para instrucción

4.2 Para el tratamiento de este asunto, la reunión tuvo presente que la finalidad de un servicio SAR es ayudar a alcanzar por parte de los Estados contratantes de la OACI los objetivos del Artículo 25 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo 12 a dicho Convenio, las cuales comprenden normas y métodos internacionales para el establecimiento y prestación del servicio de búsqueda y salvamento en regiones creadas para tal fin.

4.3 Para alcanzar estos objetivos, los Estados contratantes deben comprender la gran importancia que tiene el proporcionar al personal del servicio SAR instrucción adecuada en todos los aspectos de las actividades de búsqueda y salvamento. Es por ello que la reunión convino en considerar que un error operacional en la cadena de actividades organizada, puede comprometer el éxito de una operación y ocasionar en consecuencia la pérdida de vidas.

4.4 Asimismo, algunos delegados señalaron que la autoridad de aviación civil, aún cuando haya delegado algunos o todos los elementos de la ejecución de funciones o servicios, siempre debe estar en capacidad de ejercer la responsabilidad de la planificación del servicio SAR, establecer las normas y reglamentación necesarias para el normal funcionamiento de los mismos, así como asegurar que se sigan los lineamientos, normas y métodos recomendados de la OACI por parte de los organismos a cargo del servicio SAR en el ámbito nacional.

4.5 Por lo anterior, la reunión fue de opinión que incumbe al organismo a cargo de la Dirección del Servicio SAR la responsabilidad de garantizar que todo el personal alcance y mantenga el grado necesario de competencia mediante algún programa de instrucción, repaso y verificación de competencias que al menos contemple:

- a) Estudio de las normas, reglamentación, directivas y prácticas sobre la aplicación de procedimientos, técnicas y equipo SAR a través de conferencias, instrucción en el terreno, ayudas audiovisuales, lectura y análisis de manuales y revistas especializadas;
- b) La colaboración u observación durante operaciones reales;
- c) Participación en ejercicios simulados orientados a la familiarización y prácticas de coordinación, procedimientos y técnicas SAR.

Capacitación

4.6 Al respecto, la reunión tomó en consideración que la RAN CAR/SAM/3, tomó nota de que frecuentemente se citaban las deficiencias en la planificación y capacitación de recursos humanos como motivos importantes en la falta de ejecución de los planes regionales de navegación aérea y que muchos Estados tenían problemas con la planificación y la capacitación de recursos humanos.

4.7 En este contexto, la reunión RAN CAR/SAM/3 reconoció que el personal de los RCC y RSC desempeñan funciones particularmente importantes que exigen una capacitación formal con el fin de alcanzar y mantener un nivel apropiado de competencia. Se señaló, sin embargo, que no se contaba fácilmente con material didáctico apropiado y normalizado relativo a los numerosos aspectos SAR.

4.8 Teniendo en cuenta lo anterior, la RAN CAR/SAM/3 formuló la Recomendación 6/10 – Preparación de material didáctico sobre búsqueda y salvamento, donde se solicita al programa TRAINAIR que invite a sus miembros a preparar conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) para el personal SAR utilizando como documento de referencia al Manual IAMSAR.

4.9 Al respecto, la Secretaría informó a la reunión que en la actualidad el programa TRAINAIR cuenta con CMDN SAR a disposición de todos los Estados que forman parte del mencionado programa.

4.10 Durante el tratamiento de este asunto, se realizó un exhaustivo análisis sobre las necesidades básicas de instrucción que en la actualidad tiene el servicio SAR en los Estados SAM. Fue opinión general que era sumamente necesario que los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) de los Estados SAM tomaran conocimiento de dicha necesidad, en especial si se considera que para que el Plan Regional SAR SAM tenga la oportunidad de ser exitoso, uno de los principales factores para ello es la capacitación armónica del componente humano de los Servicios SAR de la Región SAM.

4.11 En este sentido, la reunión tuvo en consideración que en el mes de octubre de 2003, se tiene planificado llevar a cabo la reunión de CIAC's de la Región SAM. Es por ello que se consideró oportuno que a través de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI se hiciera llegar a dicha reunión una petición para que los mencionados CIAC's contemplaran la posibilidad de diseñar cursos específicos para la capacitación del personal SAR de la Región.

4.12 Tomando en consideración todo lo anterior, y luego de un intenso debate en cuanto al nivel de instrucción requerido y las metas de dichos cursos, la reunión acordó la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/11

Desarrollo de cursos de capacitación SAR

Que la Oficina SAM tome las acciones pertinentes para que en el ámbito de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) de la Región SAM, se elaboren los cursos SAR siguientes a fin de alcanzar los objetivos que se indican:

- a) Curso Básico SAR: Que el graduado de este curso sea capaz de identificar las partes que conforman el Sistema SAR, su organización, administración, funcionamiento de todos sus componentes y de la documentación que lo afectan directa e indirectamente.

- b) Curso Coordinador SAR: Que el graduado de este curso sea capaz de administrar una dependencia SAR y planificar, dirigir y coordinar misiones SAR.

4.13 Asimismo, la reunión consideró que los cursos anteriormente citados, si bien contribuirán a solucionar en gran medida la problemática de capacitación SAR, cada administración de aeronáutica civil debiera adoptar las acciones correspondientes para que el (o los) CIAC nacional(es) dispongan de cursos de capacitación SAR destinados al personal seleccionado a prestar servicio como Auxiliar SAR o en la gestión de administración del Servicio SAR nacional a nivel gerencial.

4.14 Por todo lo anterior, se acordaron las siguientes Conclusiones:

Conclusión SAR 1/12 Curso de Auxiliar SAR y Curso de Administración del SAR

Que los Estados de la Región SAM que lo estimen pertinente dispongan de los siguientes cursos a fin de alcanzar los objetivos que se indican:

- a) Curso de Auxiliar SAR: Que el graduado de este curso sea capaz de realizar las funciones administrativas habituales de una dependencia SAR y de sus tareas de apoyo operativo requeridas.
- b) Curso Administración del SAR: Que el graduado de este curso sea capaz de asumir la responsabilidad de establecer y administrar la prestación del Servicio SAR y de dirigir y coordinar la planificación de dicho servicio.

Conclusión SAR 1/13 Uso del CMDN SAR del programa TRAINAIR

Que Los Estados que formen parte del programa TRAINAIR y que aún no lo han hecho, utilicen el CMDN SAR del programa TRAINAIR ya desarrollado.

b) Ejercicios SAR

4.15 En el tratamiento de este asunto, la reunión tuvo en consideración que el ANP CAR/SAM, básico, Parte VII – Servicios de búsqueda y salvamento (SAR) bajo el título Operaciones de búsqueda y salvamento, incorpora la recomendación 7/12 de la reunión RAN CAR/SAM/2, mediante la cual se indica que los Estados deberían tomar las medidas necesarias para realizar ejercicios SAR conjunto entre sus brigadas SAR y las de otros Estados, llevando a cabo operaciones a intervalos regulares, de ser posible, al menos una vez al año.

4.16 Asimismo, la mencionada recomendación alienta a los Estados a invitar observadores de otros Estados y organismos interesados a participar en dichos ejercicios, como también otorgar becas al personal SAR para permitir su asistencia a cursos de adiestramiento en esta esfera, una vez que los Estados interesados hayan proporcionado a la OACI la información pertinente relativa al tipo de adiestramiento que se impartirá.

4.17 Considerando lo anterior y que el Grupo de Tarea se encargará de diseñar el Plan Regional SAR, y que en dicho proyecto se contempla establecer los lineamientos regionales para la planificación, coordinación y realización de ejercicios SAR, la reunión consideró que la Recomendación 7/12 de la reunión RAN CAR/SAM/2 mantenía su vigencia, formulando la siguiente Conclusión:

Conclusión 1/14**Realización de ejercicios SAR**

Que:

- a) Los Estados que aún no lo han hecho, en la medida de lo posible, adopten la Recomendación 7/12 de la reunión RAN CAR/SAM/2 (incorporada al ANP CAR/SAM, básico) con relación a la realización de ejercicios SAR; y
- b) Mantengan informada a la Oficina Regional Sudamericana sobre los avances que se logren a ese respecto.

Asunto 5: COSPAS-SARSAT en la Región SAM

5.1 Para una revisión más detallada, este Asunto se analizó en dos áreas:

- a) Revisión del estado de aplicación de normas para el uso del ELT en 406 MHz y del estado de implantación y funcionamiento de Banco de datos y Proveedor de datos, de los Estados SAM
- b) Revisión de la implantación y funcionamiento de Segmentos Terrestres en Sudamérica. Evaluación para la designación de un MCC Nodal para la Region Sudamericana COSPAS-SARSAT

a) **Revisión del estado de aplicación de normas para el uso del ELT en 406 MHz y del estado de implantación y funcionamiento de Banco de datos y Proveedor de datos, de los Estados SAM**

5.2 La reunión tuvo en consideración que en el ANP CAR/SAM, básico, Parte VII-Servicios de búsqueda y salvamento (SAR), se indica que para alcanzar el pronto cumplimiento de futuras disposiciones obligatorias en las Regiones CAR/SAM, todas las aeronaves que deben estar equipadas con transmisores de localización de emergencia (ELT), de conformidad con el Anexo 6, deberían estar equipadas con ELT automáticos que funcionen en 406 MHz y en 121,5 MHz para la recalada (Recomendación 6/6 de la Reunión RAN CAR/SAM/3).

5.3 Asimismo, indica que los Estados deberían tomar las medidas apropiadas para reducir el número de falsas alarmas en 121,5 MHz, que se producen al activarse involuntariamente los ELT, y para eliminar el uso no autorizado de esta frecuencia y la de 406 MHz. También, deberían establecer un registro de todos los ELT que funcionan en la frecuencia de 406 MHz instalados en aeronaves afectadas a la aviación de ese Estado y poner esta información a disposición de los RCC de otros Estados. (Recomendación 6/4 a), b) y c) de la Reunión RAN CAR/SAM/3).

5.4 La misma Recomendación 6/4, en su literal d), indica que los Estados CAR/SAM deben designar un Punto de contacto SAR (SPOC) para que se incluya en la Tabla SAR 1 del Plan de navegación aérea CAR/SAM, básico.

5.5 En el tratamiento de este Asunto, los participantes recordaron que en GREPECAS/11, llevada a cabo en Manaus, Brasil, en diciembre de 2002, revisó las enmiendas a los Anexos 6 y 10 adoptados en 1999 por el Consejo de la OACI, donde se establecen las fechas en las cuales las aeronaves deberán estar equipadas con ELT operando en 406 MHz y en 121,5 MHz para recalada (homing).

5.6 También se tomó nota de la fecha planificada por el Sistema COSPAS-SARSAT de desactivación de los servicios satelitales de alerta en 121,5 y 243 MHz. y que en consecuencia, los ELT operarán tanto en 406 MHz como en 121,5 MHz o únicamente en 121,5 MHz, hasta el 1 de enero de 2005.

5.7 Al respecto, la delegación de Brasil informó a la reunión que la desactivación definitiva de los servicios de alerta satelitales en 121,5 MHz será el 1 de febrero de 2009. Como consecuencia de esta decisión, los usuarios de las balizas que funcionen en 121,5 MHz no recibirán los servicios de alerta de los satélites del Sistema COSPAS-SARSAT a partir de dicha fecha, a menos que adquieran una baliza en 406 MHz de reemplazo.

5.8 Al respecto, los participantes tuvieron en cuenta durante el debate, que la reunión GREPECAS/11 formuló la Conclusión 11/37 – Plan de transición para el uso obligatorio de las ELT en 406 MHz, la cual pide que las Oficinas NACC y SAM de la OACI insten a los Estados/Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM para que tomen las medidas pertinentes a fin de elaborar y aplicar un plan de transición que permita el cumplimiento de lo dispuesto en los Anexos 6 y 10 de la OACI, sobre el uso obligatorio de las ELT en 406 MHz.

5.9 Asimismo, la reunión durante el análisis relacionado con el uso de ELT, su registro y la relación que este registro guarda con la base de datos, consideró oportuno tener en cuenta que el Manual IAMSAR indica que es también importante el contar con un registro de ELT para el SAR Aeronáutico y de EPIRB para el SAR Marítimo, dado que estos equipos ofrecen la oportunidad de reunir información que durante una emergencia resulta muy valiosa para acudir en auxilio. Cuando las aeronaves o embarcaciones registradas en un Estado actúen internacionalmente, los datos de registro del equipo deberán estar fácilmente disponibles para los RCC y MCC a escala internacional. Para que esto suceda, los datos deberán ser suministrados de una forma u otra junto con el mensaje de alerta.

5.10 Por lo mencionado anteriormente, la reunión coincidió en que los Estados deben realizar las acciones necesarias para asegurarse que se registren tanto las ELT como las EPIRB y que esta información se encuentre inmediatamente al alcance de las autoridades SAR mediante la creación de una base de datos que contenga información relacionada con ELT y otra para EPIRB, o bien una que contenga ambas informaciones. Esto permitiría que la información registrada se encuentre disponible las 24 horas del día para todas las autoridades SAR, incluidas las de otros Estados y organizaciones.

5.11 En este mismo orden, la reunión consideró que si bien los RCC y MCC deberán disponer de estos datos, o bien ser informados, de cómo tener acceso a ellos, corresponde a los usuarios y las autoridades responsables del registro y de la base de datos de mantener al día dicha información. Al respecto, y a los efectos de armonizar a nivel regional la información relacionada con ELT, se consideró oportuno recomendar a todos los Estados SAM el formato de formulario cuyo modelo figura en el **Apéndice A** a esta parte del Informe.

5.12 Otro asunto discutido durante la reunión se relaciona con la responsabilidad que recae en los RCC cuando reciben un mensaje de alerta sobre la activación de un ELT o EPIRB por parte de un MCC a través de su SPOC nacional. Al respecto, se enfatizó que además de atender dicha alerta, el RCC en cuestión una vez que haya confirmado si la señal de alerta señalaba la ocurrencia de una emergencia real o era producto de una activación involuntaria o interferencia, debería enviar al MCC dicha información.

5.13 Al respecto y a modo de ejemplo, la delegación de Brasil facilitó un ejemplar del formulario que utiliza Brasil (BRMCC) para la comunicación del resultado de la investigación de señales de alerta, como también el formulario para el Informe de evento SAR.

5.14 Utilizando como referencia el formato y texto de los formularios mencionados en el párrafo anterior, la Secretaría diseñó un Formulario Tipo para comunicar el resultado de la investigación de señales de alerta y un Formulario Tipo para Informe de evento SAR, los cuales podrían ser utilizados en la Región y que figuran en el **Apéndice B** a esta parte del Informe.

5.15 Finalmente, la reunión reconociendo la importancia que tiene para el SAR nacional e internacional tanto aeronáutico como marítimo, el disponer oportunamente en tiempo y forma de la información contenida en la o las base/s de dato/s de ELT y EPIRB, como también la importancia que representa para el Sistema Cospas-Sarsat el disponer de la mayor información relacionada con alertas reales o falsas alarmas, formuló las siguientes Conclusiones:

Conclusión SAR 1/15 Registro nacional de ELT / EPIRB y proveedor de datos

Que los Estados de la Región SAM que aún no lo hayan hecho:

- a) Establezcan registros nacionales para ELT y EPIRB y una base de datos con la información relacionada a estos equipos, armonizados con las regulaciones de Cospas-Sarsat
- b) Designen un proveedor de la información contenida en la base de datos de ELT y EPIRB, con capacidad de ser consultado durante las 24 horas del día; y
- c) Establezcan un vínculo de comunicación que permita una inmediata consulta por parte de los RCC y MCC interesados en disponer de la información contenida en la base de datos a través del Punto de contacto SAR designado (SPOC) por cada Estado u Organización internacional.

Conclusión SAR 1/16 Datos relacionados con alertas satelitales

Que todos los RCC de la región SAM, a través del SPOC nacional:

- a) Adopten las medidas pertinentes para la aplicación de la Recomendación 6/4, literal a) de la RAN CAR/SAM/3, relacionada con la reducción de falsas alarmas en 121,5 MHz; y
- b) Envíen al MCC que corresponda, el formulario que figura en el **Apéndice B** a esta parte del Informe o similar, completado en su totalidad, toda vez que haya recibido un mensaje de alerta satelital, tanto en los casos en que se haya realizado la detección de la aeronave o embarcación en emergencia o bien haya sido confirmado como activación involuntaria, o interferencia radioeléctrica.

b) Revisión de la implantación y funcionamiento de Segmentos Terrestres en Sudamérica. Evaluación para la designación de un MCC Nodal para la Region Sudamericana Cospas-Sarsat

5.16 Durante el tratamiento de este asunto, la reunión recordó que la RAN CAR/SAM/2 (Santiago de Chile, 2-19 de mayo, 1989), mediante la Conclusión 7/10 convino en que el Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS), sería el organismo adecuado para estudiar la implantación y utilización del Cospas-Sarsata escala regional.

5.17 Posteriormente, la Reunión Informal ATS/SAR (Lima, Perú, 29 noviembre al 01 diciembre/95), luego de considerar el material presentado por la Secretaría, y también por Argentina, Brasil, Chile, Perú y el Consejo Cospas-Sarsat, formuló la Conclusión 3/3 – “LUT’s requeridas para cubrir la Región SAM”, en la cual se manifiesta que los Estados SAM consideren que una vez finalizada la implantación de las LUT/MCC de Argentina, Brasil, Chile y Perú, los requerimientos de estos sistemas en la Región SAM ya estarían satisfechos y que en el caso que en el futuro un Estado SAM planifique la adquisición de nuevos segmentos terrestres, coordine previamente con la Oficina Regional SAM.

5.18 Por lo anterior, es que la reunión GREPECAS/6 (México, octubre/96), consideró que los cuatro Estados SAM antes mencionados (Argentina, Brasil, Chile y Perú), tendrían que adoptar acciones para la pronta implantación de los segmentos terrestres anunciados, dado que en la Región CAR y parte de la Región SAM se encontraba cubierta por la LUT de Estados Unidos (California, Houston y Puerto Rico). Con estas cuatro implantaciones se completaría la cobertura total CAR y SAM y de este modo se accedería al uso del Sistema de Alerta Satelital Cospas-Sarsat al nivel de ambas regiones.

5.19 Asimismo, con el objeto de difundir aspectos generales relacionados al tema, Argentina, Brasil y la Secretaría informaron a la reunión sobre el mecanismo establecido por Cospas-Sarsat en relación con la distribución de los datos de alerta del Sistema Cospas-Sarsat. Lo cual se puede resumir de la siguiente manera:

- a) Las LUTs reciben la señal del ELT o EPIRB retransmitida por el segmento satelital; y
- b) La señal es procesada y los datos de la alerta es enviada al MCC asociado para su distribución.

5.20 Cada MCC distribuye los datos de alerta acorde a su Plan de Distribución de Datos (DDP en inglés) de acuerdo a sus propios requerimientos y procedimientos, a cualquier país dentro de su área de servicio que haya aceptado tales servicios. Los datos de alerta son entregados al SPOC, que puede ser un RCC o cualquier otro punto reconocido como punto de contacto nacional, el cual utilizará esos datos para permitir que se realice una rápida y eficaz operación SAR en ayuda de las personas involucradas en la emergencia.

5.21 Cualquier MCC que reciba un mensaje de alerta por parte de un ELT o EPIRB cuya procedencia se ubica fuera de su área de servicio lo retransmitirá inmediatamente al MCC a cargo del área de servicio dentro de la cual se ubica dicha señal de emergencia.

5.22 El área de servicio de un MCC es aquella parte geográfica dentro de la cual el servicio de distribución de señales de emergencia recibida del segmento satelital se encuentra a cargo de un MCC específico.

5.23 El área de servicio de un MCC incluye regiones marítimas, terrestres y el espacio aéreo que las cubre, dentro de las cuales la autoridad nacional que corresponda, es la encargada de brindar el servicio SAR. Como esto puede incluir jurisdicciones de otras naciones es conveniente que el MCC tenga acuerdos u otros instrumentos apropiados para la prestación del servicio de alerta satelital Cospas-Sarsat.

5.24 En los casos en que no existen arreglos previos con relación a la distribución de alertas satelitales entre un MCC y un país determinado, igualmente el MCC transmitirá a sus autoridades SAR la información de la alerta recibida.

5.25 La región de distribución de datos (DDR en inglés) consiste en dos o más áreas de servicio con sus correspondientes MCC. En estos casos, un MCC es designado para que actúe como punto de contacto de dicha DDR. Este MCC es identificado como MCC Nodal de la DDR en cuestión. El Sistema de información de alerta satelital Cospas-Sarsat prevé el intercambio de información entre DDRs a través de sus respectivos MCC Nodal.

Establecimiento de nuevos MCC Nodal

5.24 En el Sistema Cospas-Sarsat la implantación de un nuevo MCC Nodal, puede afectar significativamente al resto de los MCC y MCC Nodal ya establecidos, requiriéndose grandes esfuerzos de coordinación con todos los afectados, cambios en el software y posiblemente nuevos canales de comunicación.

5.26 En consecuencia, se puede considerar el establecimiento de un nuevo MCC Nodal cuando:

- a) El Consejo Cospas-Sarsat reconoce la necesidad de fortalecer el sistema de distribución de datos, ya sea para aumentar su efectividad o bien para reducir la carga de trabajo de un MCC Nodal ya implantado;
- b) Un MCC ya implantado está preparado para aceptar la responsabilidad de ser MCC Nodal de una nueva Región de Distribución de Datos (DDR) a implantarse; o bien
- c) El candidato a MCC Nodal está en condiciones de brindar todas las funciones asignadas a un MCC Nodal a por lo menos un MCC situado dentro de la DDR proyectada.

5.27 El Consejo Cospas-Sarsat ha publicado el documento C/S A.006 el cual contiene la normativa a cumplimentar para el comisionamiento de MCCs. En este documento, se indican todas las consideraciones y pasos a seguir en el proceso previo, durante y posterior a la implantación de un MCC Nodal.

5.28 Finalmente, la reunión tomando en cuenta que hasta el momento Argentina, Brasil, Chile y Perú disponen de segmentos terrestres del Sistema de alerta satelital Cospas-Sarsat, consideró conveniente que estos Estados mantengan informados al resto de los Estados SAM sobre funcionamiento, prestación de servicios y desarrollos de interés regional relacionados con dicho Sistema.

**RADIOBALIZA DE EMERGENCIA DE 406 MHz
TARJETA DE REGISTRO DE COSPAS/SARSAT (Modelo)**

1. Instrucciones para Fabricantes / Minoristas: Favor completar esta sección de la tarjeta.

Fabricante de la radiobaliza: Modelo:
 Número de Aprobación de Cospas/Sarsat:
 Dirección del Fabricante, Minorista o Agente:
 Tel: Fax:

Si la radio baliza es: (Sírvase marcar)

___ un EPIRB marítimo, sírvase consultar al comprador para llenar las secciones, 2 y 3, o ___ un ELT de aviación, sírvase consultar al comprador para llenar las secciones 2 y 4, o ___ un Localizador de Radiobaliza Personal (PLB), sírvase consultar al comprador para llenar la sección 2 y suministrar con la dirección de la autoridad de registro, tal como aparece al reverso.

Esta única clave de identificación de radiobaliza de 15 Caracteres Hexadecimales **debe** suministrarse abajo (26-85 bits de mensajes digitales).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

2. Datos del Usuario: A ser suministrados por el Propietario.

Nombre del Propietario: Dirección:
 Teléfono: (Casa) (Trabajo):

Contactos de Emergencia

Nombre: Nombre:
 Teléfono: (Casa): Teléfono (Casa):
 Teléfono: (Trabajo): Teléfono (Trabajo):

3. EPIRB: (Detalles de la Nave)

Nombre de la Nave:
 Número de Reg. de la Nave: (si es aplicable)
 Señal de Radiollamada:
 Números MMSI (9 dígitos):
 Medida de la Nave:
 Tonela
 je Bruto:
 Puerto de Base:
 Max. No. de ___ menos de 5.

4. ELT: Detalles de la Aeronave

Designador de tipo de Aeronave:
 Marcas de Registro de la Aeronave:
 u, Operador de la Aeronave: (código de 3 letras)
 Aeropuerto de Base:
 Max No. de ___ menos que 5.

<p>Personas a bordo ___ 5 a 25. ___ más que 25.</p> <p>___ Navegación ___ Fuerza a bordo ___ F. fuera de borda</p> <p>___ Otra Propulsión, especificar:</p> <p>Color de la Nave: Comunicaciones/Navegación: (favor marcar)</p> <p>VHF ___, MF ___, HF ___, DSC ___,</p> <p>Inmarsat-A ___, B ___, C ___, M ___, No. Teléfonos Inmarsat : _____ Otras Com. (p. ej. No. Celular: _____</p> <p>Sistemas Sat. de Nav. Mundiales (GPS / Glonass) ___ Otros Sistemas de Nav. Primarios: _____</p>	<p>Personas a Bordo ___ 5 a 25. ___ más que 25.</p> <p>Color de la Aeronave:</p> <p>Comunicaciones/ Navegación: (favor marcar aspa)</p> <p>VHF ___, UHF ___, HF ___,</p> <p>Voz Satcom ___, Datos ___, VOR ___, DME ___, ADF ___, Nav.Inercial: ___, RNAV ___, Glonass / GPS: ___,</p> <p>Otros Sistemas de Nav.: _____ _____</p>
---	---

Ver instrucciones para Comprador / Usuario en el verso de esta tarjeta.

5. Instrucciones del Comprador/ Usuario

La radiobaliza de 406 MHz que usted ha adquirido deben ser registradas con la Autoridad Nacional apropiada en el país identificado por el "Código del País" de 27 a 36 bits del Código de Identificación de Radiobalizas.

Luego de la compra, sírvase completar esta tarjeta de registro y enviarla por correo a la dirección indicada abajo (suministrada por el fabricante / agente) o solicite a la autoridad nacional para registro.

Esta tarjeta también debe ser usada para notificar cambio de propiedad o transferencia de la radiobaliza.

Si su radiobaliza ha sido re-codificada, sírvase ingresar abajo los Caracteres Hexadecimales del ANTIGUO Código de Identificación de radiobaliza:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	--

NOTA:

Los siguientes países han especificado sus propios requisitos para registro. Sírvase usar el formulario nacional apropiado:

Australia - Canadá - Chile - Francia - Noruega - Rusia - Estados Unidos de Norteamérica.

Dirección de la Autoridad de Registro
(A ser suministrada por el fabricante / agente).

No. Fax: _____

No. Tel.: _____

E-mail: _____

Formulario Tipo

RCC / SPOC.....

RESULTADO DE LA INVESTIGACIÓN DE SEÑALES DE ALERTA

1 – FECHA:.....

2 – CÓDIGO HEXADECIMAL:

3 – CLASIFICACIÓN DE LA SEÑAL DE ALERTA:

- A) ALERTA REAL
- B) FALSA ALERTA DEBIDO A:
- MANIPULACIÓN INADECUADA DEL EQUIPAMIENTO
 - MAL FUNCIONAMIENTO DEL TRANSMISOR
 - FALLA DE INSTALACIÓN
 - CONDICIONES AMBIENTALES
 - DESCONOCIDO
- C) ALERTA INDETERMINADA

4 – RESPONSABLE del Informe:

(NOMBRE-PUESTO/CARGO)

(FIRMA)

NOTAS:

1 – En los casos de ALERTA REAL, deberá ser llenado también el formulario de “Informe de Evento SAR”;

2 – ALERTA INDETERMINADO: Cuando no fue posible determinar el origen de la señal.

REVERSO DEL FORMULARIO TIPO “INFORME DE EVENTO SAR”

INSTRUCCIONES PARA EL LLENADO DEL FORMULARIO DE EVENTO SAR

1. Campos “a”, “b”, “c” e “d”: se explican solos.
2. Campo “e”: causa del accidente: informar de forma concisa las causas del accidente.
Ejemplo: Colisión con el terreno, posterior a parada de motor.
3. Campo “f”: tipo de alerta Cospas-Sarsat:
 - alerta único: Cuando el mensaje de alerta provino de un determinado MCC y fue la única fuente de alerta que el RCC / SPOC recibió con relación a un incidente SAR;
 - primer alerta: Cuando el mensaje de alerta de un determinado MCC fue la primera fuente de alerta que el RCC recibió con relación a un incidente SAR;
 - alerta de soporte: Cuando el mensaje de alerta de un determinado MCC no fue la primera ni la única fuente de alerta que el RCC recibió con relación a un incidente SAR.
4. Campo “g”: informar el número de sobrevivientes y fallecidos en el accidente.
5. Campo “h”: señalar “si” cuando el RCC fue asistido con datos Cospas-Sarsat e indicar el MCC que brindó dicha información sobre el accidente, y “no”, en caso negativo.
6. Campo “i”: otras informaciones significativas: informar, siempre que sea posible, si la aeronave / embarcación poseía ELT / EPIRB, si el mismo estaba en condiciones normales de transmisión (Ej.: batería dentro del plazo de validez, antena y/o equipamiento roto debido al impacto etc.), modelo y fabricante del ELT / EPIRB, como también cualquier otra información adicional que se considere relevante. En caso de ser necesario, utilizar hoja extra.

NOTA 1: El término “Evento SAR” significa la realización de una Misión de búsqueda y/o Misión de salvamento con el empleo de recursos SAR principales y/o secundarios.

NOTA 2: En los eventos SAR, con participación del SAR Marítimo, el RCC involucrado deberá obtener de la dependencia del SAR Marítimo que corresponda, los datos necesarios para el llenado de este informe y remitirlo al MCC que brindó la ayuda o se disponga de una Carta de Acuerdo al respecto.

Asunto 6: Otros Asuntos

6.1 La reunión consideró que este tipo de eventos son un elemento clave para la mejora constante de la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento en la región SAM y que sería necesario mantener cierta continuidad en su realización. Asimismo y en virtud de los trabajos que han sido acordados, estimó pertinente que se lleve a cabo una nueva reunión oficiosa SAR durante el mes de agosto de 2004 por un período acorde a las necesidades según los temas a considerar y en un lugar a ser coordinado y confirmado posteriormente por la secretaría de la OACI.

6.2 También reconoció que los temas abordados merecerían ser examinados en un marco de participación más amplio, por lo cual se solicitó a la Oficina Regional SAM de la OACI que además de alentar a todos los Estados de la Región a participar, a los próximos eventos, de ser posible, se invitara a miembros de la Secretaría de Cospas-Sarsat, así como también del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA).

6.3 En virtud de lo anterior, la reunión formuló la siguiente Conclusión:

Conclusión SAR 1/17**Próxima Reunión Oficiosa SAR**

Que la Secretaría de la OACI:

- a) Convoque a una reunión oficiosa SAR preferentemente para el mes de agosto de 2004 por un período acorde a los temas a tratar y de ser posible se invite, además de los Estados SAM, a miembros de la Secretaría de Cospas-Sarsat y del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA); y
- b) Examine, junto a las autoridades aeronáuticas de los Estados SAM el posible lugar de dicha reunión.

6.4 Finalmente, la Delegación de Brasil mediante una detallada presentación con medios visuales, permitió que los participantes de la reunión tomaran conocimiento de las actividades que, en el ámbito del Cospas-Sarsat, desarrolla Brasil como Proveedor de Segmento Terrestre del Sistema de Alerta Satelital.