



**Cuestión 1 del
Orden del día:**

Organización de los servicios SAR en la Región SAM

b) Plan Regional SAR SAM

(Presentada por Secretaria)

Resumen	
Esta nota de estudio presenta el texto revisado del Plan de Coordinación Regional Sudamericano de búsqueda y salvamento que ha sido preparado por la Secretaría según la Conclusión SAR 2/3 acordada por la Segunda Reunión Oficiosa de búsqueda y salvamento para las Regiones CAR/SAM.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Informe de la Reunión Oficiosa de Búsqueda y Salvamento de la Región SAM (SAM 90/03 SAR), Lima, Perú, 8 al 12 de Septiembre de 2003- Seguimiento de actualización del Plan de Coordinación.	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>E -Continuidad</i>

1 Antecedentes

1.1 La Reunión Oficiosa de Búsqueda y Salvamento de la Región SAM (SAM 90/03 SAR) Lima, Perú, 8 al 12 de septiembre de 2003, examinó con detenimiento una propuesta presentada por un Estado SAM en cuanto a la confección de un Plan Regional Sudamericano de búsqueda y salvamento. 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.

1.2 Al respecto, esta Reunión acordó establecer un Grupo de Tarea cuyo término de referencia establecía que debería tomar en cuenta la documentación OACI relacionada con los asuntos sobre búsqueda y salvamento así como la documentación internacional existente y elaborar un Plan Regional para la Región SAM.

1.3 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 Sudamericano de Búsqueda y Salvamento, 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 **Análisis**

2.1 En la Segunda Reunión Oficiosa de búsqueda y salvamento para las Regiones CAR/SAM, el mencionado Grupo de Trabajo presentó a la reunión el desarrollo de una propuesta de un “Plan de Coordinación Sudamericano de búsqueda y salvamento”.

2.2 Luego de un análisis del contenido del trabajo presentado, la Reunión aprobó el mismo, solicitando a la Secretaría mediante la Conclusión SAR 2/3 que distribuyera a los Estados SAM la mencionada propuesta del Plan de Coordinación Regional, para que sus respectivas administraciones procedieran a incorporar la información nacional requerida en sus distintos capítulos y que antes del 01 de Octubre de 2004 fuera enviado a la Oficina Regional SAM.

2.3 La información recibida por parte de algunos de los Estados SAM, ha sido incorporada al texto del “Plan de Coordinación Sudamericano SAR”, como también las observaciones que la Secretaría ha considerado oportuno realizar al texto en general.

3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a analizar la versión revisada del “Plan de Coordinación Regional Sudamericano de búsqueda y salvamento” que figura en el **Apéndice** a esta NE y sobre la base de dicho análisis proceda con las acciones que se consideren oportunas para la finalización del Plan de Coordinación Sudamericano de búsqueda y salvamento.

APÉNDICE A



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**PLAN DE COORDINACIÓN REGIONAL
SUDAMERICANO DE BÚSQUEDA Y
SALVAMENTO**

(Lima, Septiembre, 2006)

Versión Borrador 0.2

INDICE

Índice	
Lista de acrónimos utilizados en el SAR	
Glosario.....	
Plan de Coordinación Regional Sudamericano de búsqueda y salvamento	
Prefacio	
Introducción.....	
Relación del Servicio SAR con el Plan de Navegación Aérea	
Responsabilidad de los Estados	
Marco jurídico.....	
Capítulo 1: Estados que integran el Plan regional	
Capítulo 2: Área de responsabilidad	
Capítulo 3: Instalaciones afectadas al plan regional SAR-SAM	
Capítulo 4: Funciones, responsabilidades y mecanismos de coordinación regional.....	
Capítulo 5 Recursos Humanos	
Capítulo 6: Acuerdos con organismos de apoyo en el ámbito nacional y acuerdos con organismos de otros Estados para obtener apoyo en el ámbito internacional	
Capítulo 7: Marcos Regulatorios Nacionales e Internacionales	

LISTA DE ACRÓNIMOS UTILIZADOS EN EL SERVICIO SAR

Nota: Para información sobre acrónimos y glosario utilizados en el SAR, refiérase al Manual IAMSAR (Doc. 9731) y Anexo 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

1. PREFACIO

1.1. Ninguna entidad o estamento, tanto regional como nacional, puede cumplir con la finalidad de su empresa si no cuenta para ello con una organización adecuada que le permita el logro de sus objetivos.

1.2. Incumbe a los organismos responsables de la dirección del servicio de búsqueda y salvamento - SAR de cada Estado; el administrar los recursos (humanos y materiales) asignados a los servicios, con el objeto de emplearlos cuando sean necesarios en forma organizada y coordinada, con eficacia y rapidez, conociendo que la seguridad de la aviación civil constituye la meta deseada de toda Administración SAR.

1.3. En el ANEXO 12 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se establecen las pautas para que los estados contratantes dispongan de lo necesario a fin de instaurar y prestar el servicio SAR en forma permanente en sus áreas de responsabilidad.

2. INTRODUCCIÓN

2.1 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 correspondiente a la Región CAR/SAM y que los estados de ambas regiones debe establecer o mantener los RCC enumerados en dicha tabla, garantizando la disponibilidad del servicio e instalaciones las 24 horas del día.

2.2 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.

2.3 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 adecuada. 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 Servicios de navegación aérea (PANS).

2.4 Asimismo, la RAN/CAR/SAM 3 reconoció el invalorable 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.

2.5 Cada país realiza grandes esfuerzos para mantener un adecuado servicio SAR fijando las normas y procedimientos que se deberán cumplir para brindar una adecuada prestación. No obstante ello, y teniendo en cuenta el incremento y dinamismo que impone la actividad aérea moderna, es necesario lograr una integración regional SAR a efecto de generar una respuesta concreta a tales circunstancias.

2.6 El Plan de Coordinación Regional SAR pretende establecer en un documento las pautas de acercamiento e intercambio entre las autoridades y sus órganos de ejecución (responsables de brindar el servicio SAR) con el objeto de unir esos esfuerzos individuales, conocer las organizaciones SAR de los distintos países, participar en los ejercicios SAR que se realicen en la región, concurrir a reuniones de actualización en materia SAR para incrementar el adiestramiento, manejar un mismo código operativo (tanto en la prevención, como en el momento de intervenir) con una sola finalidad, mejorar la distribución de las alertas de socorro, los servicios y la cobertura, como así también reducir los costos y brindar un eficaz Servicio Regional de Búsqueda y Salvamento.

3. RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS

3.1. Son considerables y complejas las responsabilidades que tienen los gobiernos respecto a la aviación civil, pero las mismas no disminuyen en razón de las deficiencias que presente el mecanismo disponible para ejercerlas.

3.2. Las autoridades de aviación civil, aún cuando deleguen algunos de los elementos de la ejecución de funciones y servicios, siempre deberán ser capaces de ejercer la responsabilidad de planificación de aquellos, así como asegurar que se siguen los lineamientos, normas y métodos recomendados del Convenio de Aviación Civil Internacional.

3.3. En materia del Servicio de Búsqueda y Salvamento aeronáutico, es oportuno destacar la importancia, no delegable por la autoridad de aviación civil, de ejercer la planificación administrativa 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.

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

3.5. La responsabilidad básica en el área SAR, está señalada en el Artículo 25 del Convenio de Chicago; en el mismo no sólo se indica la responsabilidad de proporcionar asistencia a las aeronaves en peligro en el territorio de cada Estado, sino la de permitir, sujeto al 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.

3.6 Las especificaciones generales del servicio SAR Aeronáutico, 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 equipos de coordinación y medios necesarios con otras entidades designadas o cooperantes, en función de lograr un Sistema SAR integrado por competentes y etapas funcionales.

4. COORDINACIÓN ENTRE EL SAR AERONÁUTICO Y EL SAR MARÍTIMO

4.1 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.

4.2 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.

4.3 La armonización de los planes de operaciones SAR, procedimientos, equipamientos y comunicaciones es beneficiosa dado que:

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

4.4 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.

4.5 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.

4.6 Al respecto, 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.

4.7 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.

4.8 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.

4.9 Por ello, convino en que los sistemas de información de buques, como el sistema mundial de seguridad operacional AMVER 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.

4.10 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.

5. MARCO JURÍDICO

5.1 El aspecto legal es uno de los puntos más importantes a tener en cuenta. Los Estados disponen de Leyes y disposiciones que constituyen la base jurídica para establecer una organización SAR y sus recursos, políticas y procedimientos.

5.2 En tal sentido el Derecho Internacional contempla el salvamento de vidas humanas y cuestiones de soberanías. Por consiguiente el Plan de Coordinación Regional SAR cubre la necesidad de suministrar esa información de tal manera que el personal involucrado en la dirección de Operaciones SAR estén en conocimiento de los aspectos legales mencionados a fin de evitar situaciones desfavorables y/o reclamos de orden internacional.

5.3 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 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.

5.4 Esta información tiene que ser familiar al personal SAR que opera en el marco regional, a efecto de tomar las acciones apropiadas tan pronto como sea posible, cuando se estimen que se necesitarán elementos para participar en las operaciones SAR en otros países o viceversa.

5.5 Con el propósito de minimizar los acontecimientos antes mencionados es recomendable suscribir Cartas de Acuerdo Operacional SAR bilaterales/multilaterales entre los Estados.

INTRODUCCION

1. Propósito

1.1 El Plan de Coordinación Regional Sudamericano de Búsqueda y Salvamento, pretende extender en el ámbito regional el uso eficaz y coordinado de todas las instalaciones y personal SAR que los Estados de la Región Sudamericana tienen previstos para la prestación del servicio de búsqueda y salvamento en sus correspondientes Planes Nacionales de Búsqueda y Salvamento.

2. Objetivos

2.1 Sabiendo la importancia que tiene la cooperación en la prestación de un servicio rápido y eficaz del SAR, los participantes a este plan han fijado los siguientes objetivos:

- Proporcionar un plan que satisfaga las necesidades regionales para desarrollar misiones SAR, coordinando la utilización de los medios y personal comprometidos en los planes nacionales SAR de la Región SAM.
- Integrar los recursos disponibles que pueden ser utilizados por el SAR con el propósito de alcanzar la mayor protección de las tripulaciones de vuelo y pasajeros, asegurando prontitud, eficacia y economía en las operaciones SAR
- Apoyar a los Estados SAM a satisfacer sus obligaciones humanitarias nacionales e internacionales
- Describir a los participantes y sus respectivos roles
- Fomentar como concepto principal, la cooperación en la coordinación y desarrollo para mejorar la prestación de los servicios SAR en el ámbito regional.

3. Alcance

3.1 El Plan de Coordinación Regional Sudamericano de búsqueda y salvamento, pretende proveer de las guías necesarias para que los Estados de la Región SAM puedan cumplir con las responsabilidades SAR asumidas ante la comunidad de aviación civil nacional e internacional.

CAPÍTULO I

1.1 ESTADOS QUE INTEGRAN EL PLAN DE COORDINACION REGIONAL

1.1.1 Cada Estado, dentro de su estructura, tiene los organismos encargados de facilitar el servicio de búsqueda y salvamento dentro de su área de responsabilidad. Para ello y de acuerdo a las recomendaciones vertidas en la región se han desarrollado los respectivos Planes Nacionales.

1.1.2 El Plan de Coordinación Regional Sudamericano de búsqueda y salvamento es el resultado, en lo que a su área se refiere, a la interoperabilidad de todos los Planes Nacionales de la región, determinando de este modo la cobertura y posibilidad de brindar un servicio SAR adecuado y eficaz en el marco regional.

1.1.3 Además de la breve reseña del Plan Nacional de cada Estado que figura en el presente Capítulo, en la Sección de Apéndices encontramos los medios SAR puestos a disposición al Plan de Coordinación Regional Sudamericano.

1.1.4 Los países que integran la región sudamericana son:

1. Argentina
2. Bolivia
3. Brasil
4. Chile
5. Colombia
6. Ecuador
7. French Guiana
8. Guyana
9. Panamá
10. Paraguay
11. Perú
12. Surinam
13. Uruguay
14. Venezuela

REPÚBLICA ARGENTINA

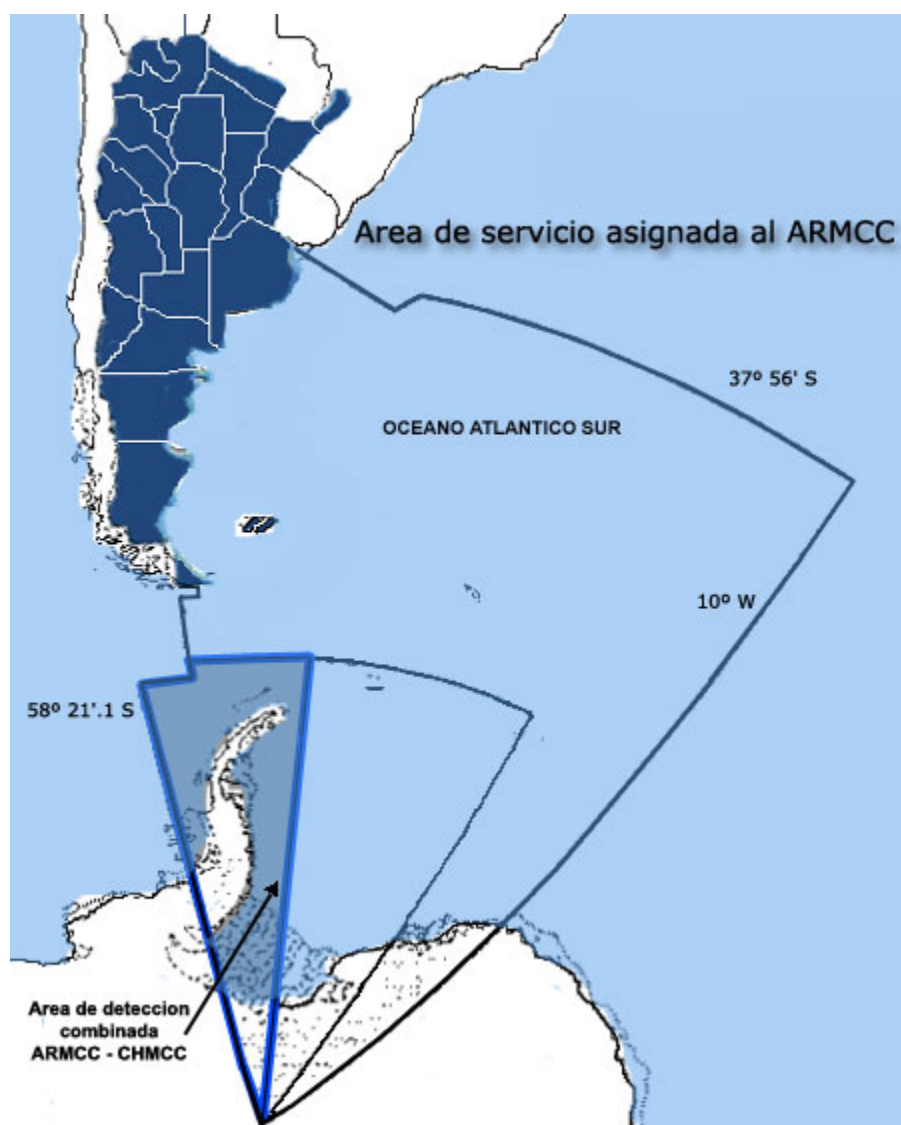
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA SAR NACIONAL

En Argentina, el servicio de búsqueda y salvamento aeronáutico es brindado por organismos pertenecientes al Comando de Regiones de la Fuerza Aérea Argentina.

Los aspectos normativos están a cargo de la Dirección de Tránsito Aéreo dependiente del Comando de Regiones Aéreas, mientras que las operaciones SAR son planificadas, coordinadas y ejecutadas por los Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (RCC). Dichos Centros dependen administrativamente de las Regiones Aéreas correspondientes y utilizan para la ejecución de las misiones SAR, los medios aéreos y el personal del Comando de Operaciones Aéreas, todas las organizaciones Gubernamentales o privadas que aportan sus medios en caso de ser requeridos.

COMPONENTES DEL SISTEMA

- ARMCC
- RCCs
- RSCs
- PUESTOS DE ALERTA
- BRIGADAS DE SALVAMENTO

COBERTURA DE ALERTAS SATELITALES

Reseña del Plan Nacional SAR.

El Plan Nacional de Argentina se encuentra vigente a partir del mes de marzo del año 2003. Consta de seis capítulos que a continuación se detallan:

CAPITULO I

Organización del Sistema SAR

Describe detalladamente la organización y estructura SAR de la República Argentina.

CAPITULO II

Área de Responsabilidad

Determina fehacientemente la esfera de acción y responsabilidades de cada uno de los organismos involucrados.

CAPITULO III

Organización

Se especifican las tareas y coordinaciones de los RCCs, RSCs, Brigadas de Salvamento y OSCs.

CAPITULO IV

Formación del Personal

Contiene los programas de formación del personal SAR y su correspondiente titulación y certificación.

CAPITULO V

Acuerdos con Organismos de Apoyo

Se incluye en este capítulo la base jurídica del Plan Nacional y el sustento legal que las coordinaciones con los Organismos de Apoyo.

CAPITULO VI

Acuerdos Internacionales

Se incluye el texto completo de los acuerdos internacionales.

BOLIVIA

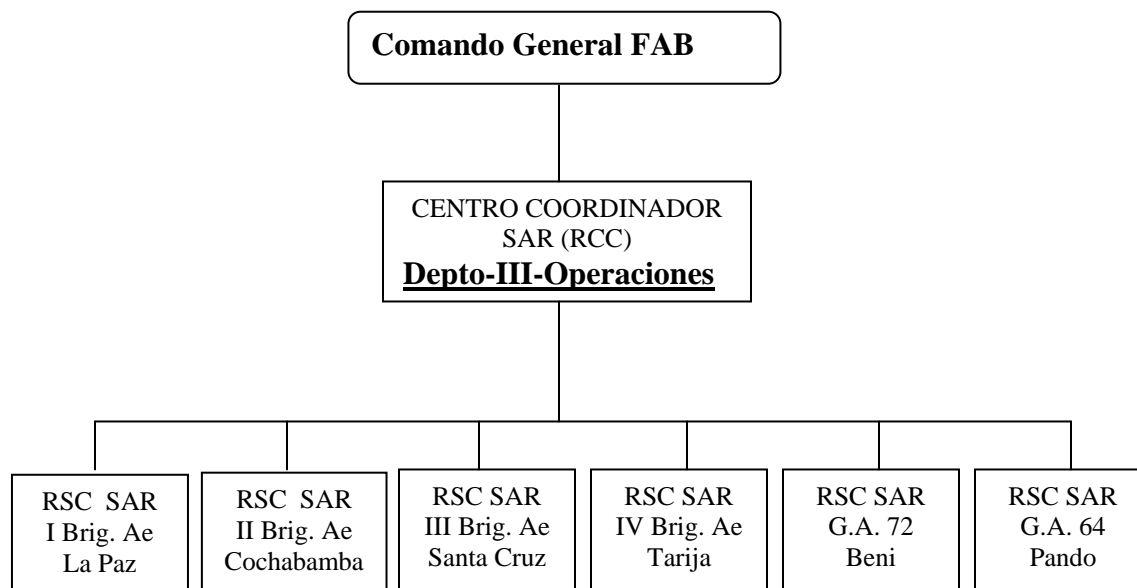
En virtud a lo establecido en el Artículo 27 del Convenio de Chicago, el Estado Boliviano esta comprometido a proveer el Servicio de Búsqueda y Salvamento en todo su territorio, durante las 24 horas del día, así también a prestar el apoyo a otros países cuando lo requieran.

Para cumplir este propósito el Estado Boliviano a través de disposiciones legales le a impuesto a la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) la responsabilidad de la administración, organización y operación del Servicio de Búsqueda y Salvamento, en este sentido la estructura actual del servicio esta en función, a las recomendaciones del Anexo 12 de la OACI y operativamente a la distribución de las Unidades Aéreas dependientes de la FAB, ubicadas en la diversidad del entorno geográfico que constituye la Republica de Bolivia.

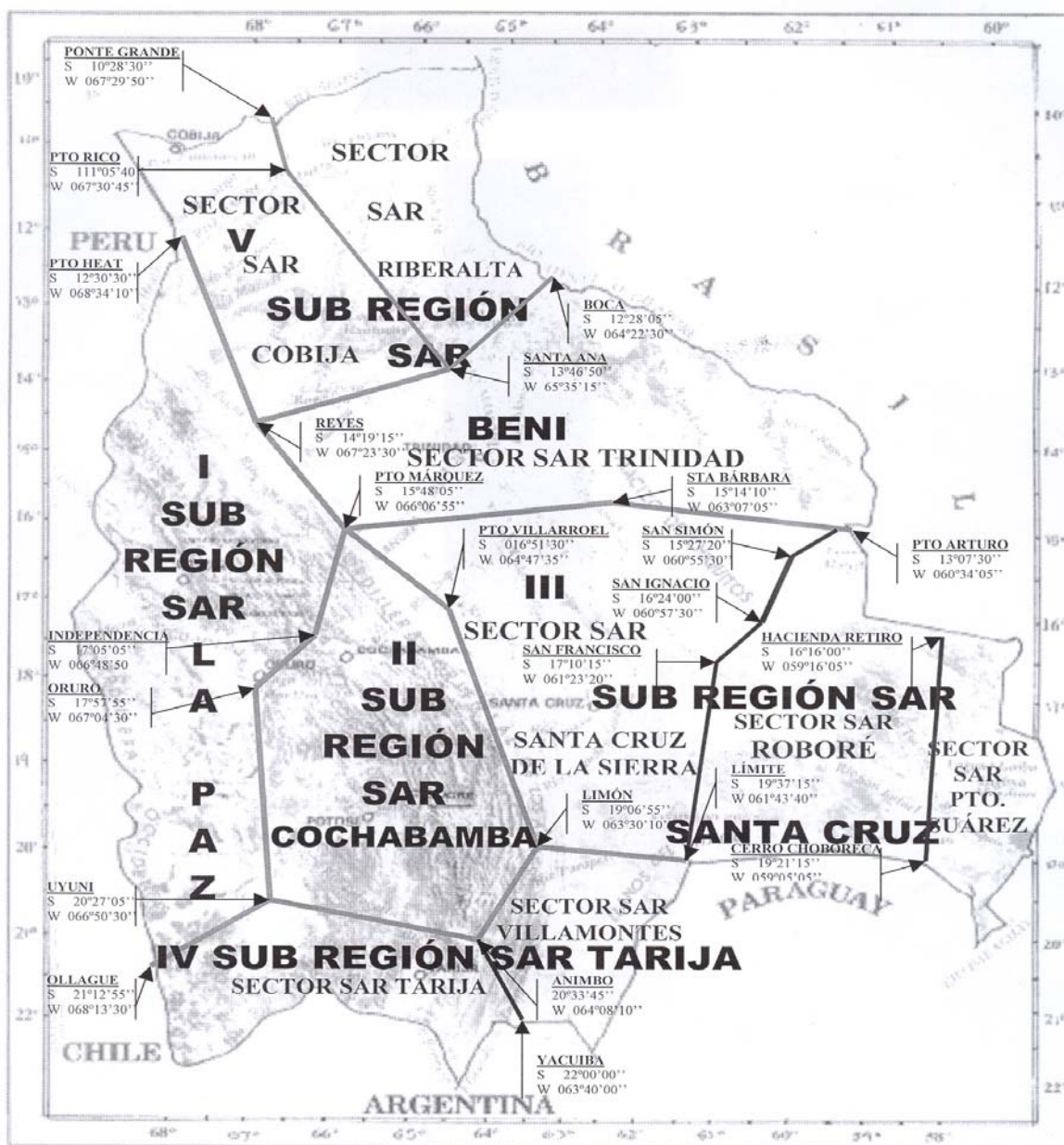
El Sistema de Búsqueda y Salvamento(S-SAR), se activa cuando se produce un incidente SAR, a través del Director del S-SAR- o los Coordinadores Regionales SAR en todo el país.

Cuando se activa el S-SAR afecta a la Aviación Civil en lo que concierne a la asistencia en materia de Búsqueda y Salvamento, en este contexto la Fuerza Aérea Boliviana, realiza la coordinación respectiva con la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea, así como también con otros organismos nacionales afines a los objetivos del sistema.

1º) ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA



REGION DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO CUBIERTA POR BOLIVIA



Centro Coordinador SAR

El Centro Coordinador del Sistema SAR (RCC) de la FAB como órgano central, esta ubicado en la Ciudad de La Paz, en el Departamento III-Operaciones, cuyo Jefe es el Director del Sistema SAR.

Subcentros Coordinadores SAR

Existen seis Subcentros Coordinadores Regionales SAR en Bolivia, que se encuentran asentadas en regiones definidas que limitan áreas de responsabilidad.

Cobertura de alertas satelitales

La cobertura satelital esta a cargo del sistema COSPAS-SARSAT, que detecta y localiza balizas de emergencias que hayan sido activadas en forma manual o automática como consecuencia de una situación de peligro.

El sistema COSPAS-SARSAT ha asignado al Centro de Coordinaciones de Misiones de Chile el segmento terrestre que incluye al territorio boliviano, detectando cualquier activación de balizas de emergencia, para luego comunicar al RCC de Bolivia, quien de acuerdo a procedimiento operativo realiza las acciones correspondientes.

REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

La Organización SAR de la Fuerza Aérea Brasileña está de acuerdo con las normas y métodos recomendados por el Anexo 12 de la OACI. Además, el SAR brasileño puede adoptar el Manual IAMSAR para operaciones conjuntas con las demás fuerzas aéreas americanas. En 16 de diciembre 1991, el Estado de Brasil se asoció al Programa Internacional COSPAS/SARSAT como proveedor de segmento terrestre y tiene su BRMCC COSPAS-SARSAT operacional desde JUL 1998. Con miras a organizar el SAR brasileño, la Instrucción Normativa 1162/GC3, del 19 octubre 2005, instituyó el Sistema de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (SISSAR).

ORGANIGRAMA DEL SERVICIO SAR:

El Servicio de Búsqueda y Salvamento brasileño está estructurado de manera a funcionar como Sistema.

ORGANIZACIÓN DE NORMALIZACIÓN

El Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) brasileño actúa como un organismo sistémico central y suministra el Sistema SAR Aeronáutico, así como también el COSPAS-SARSAT, a través de su Subdepartamento de Operaciones (SDOP) y su División de Búsqueda y Salvamento (D-SAR).

ORGANIZACIONES DE COORDINACIÓN

Los RCC Aeronáuticos (“SALVAERO”) coordinan los recursos disponibles para las acciones de búsqueda y rescate. Los “SALVAERO” son los organismos operacionales del DECEA del Comando de la Aeronáutica. Los RCC Marítimos (“SALVAMAR”) coordinan los recursos disponibles para las acciones de búsqueda y salvamento. Los “SALVAMAR” son organismos operacionales del Comando de la Marina.

ORGANIZACIONES OPERACIONALES

Los recursos para el SAR son proporcionados por la Fuerza Aérea Brasileña, la Marina de Brasil o por el personal SAR local. Entre éstos recursos están incluidos los helicópteros, las embarcaciones, los aviones, el personal experto, además de los recursos privados o comerciales, siempre que necesario.

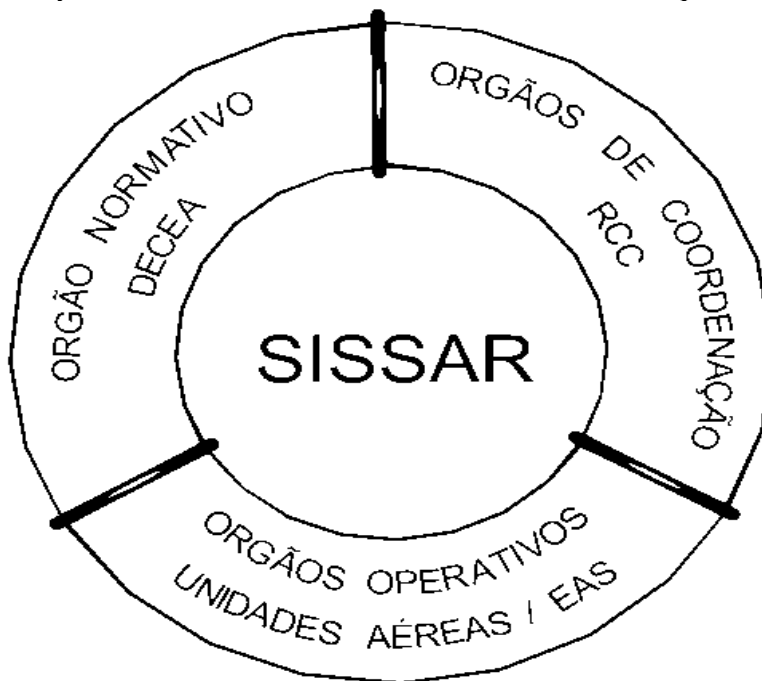
Los recursos principales para sostener los Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR) Aeronáuticos son proporcionados por el Comando de la Aeronáutica a través de sus unidades especializadas de Rescate, Búsqueda y Salvamento. La Marina y el Ejército brasileños también constituyen recursos del SAR, según el documento que establece el Sistema SAR Aeronáutico (SISSAR).

La Organización SAR de la Fuerza Aérea Brasileña está de acuerdo con las normas y métodos recomendados por el Anexo 12 de la OACI. Además de esto, el SAR brasileño puede adoptar el Manual IAMSAR para operaciones conjuntas con las demás fuerzas aéreas americanas.

En 16 de diciembre 1991 el Estado de Brasil se asoció al Programa Internacional COSPAS/SARSAT como proveedor de segmento terrestre y, tiene su BRMCC COSPAS-SARSAT operacional desde JUL 1998. Con miras a organizar el SAR brasileño, la Portaria 99/GM3, del 20 febrero 1997 instituyó el Sistema de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (SISSAR).

ORGANIGRAMA DEL SERVICIO SAR:

El Servicio de Búsqueda y Salvamento brasileño está estructurado de manera que funcione como sistema:



COSPAS-SARSAT

CENTRO BRASILEÑO DE CONTROL DE MISIONES COSPAS-SARSAT (BRMCC)

El BRMCC está constituido por dos consolas de operación (OCC), estructurados de modo que uno sea “back-up” del otro. Además de esto, el Segmento Proveedor Terrestre Brasileño posee cinco estaciones rastreadoras de satélite (LUT), siendo tres para satélites de órbita polar baja (LEOLUT) y dos para satélites geoestacionarios (GEOLUT). El Sistema funciona 24 horas al día y procesa las frecuencias 121.5 MHz, 243.0 MHz y 406.0 MHz.

DATOS DEL MCC:

CENTRO BRASILEÑO DE CONTROL DE MISIONES COSPAS-SARSAT (BRMCC)

CINDACTA I / MCC

SHIS QI 05 Lago Sul

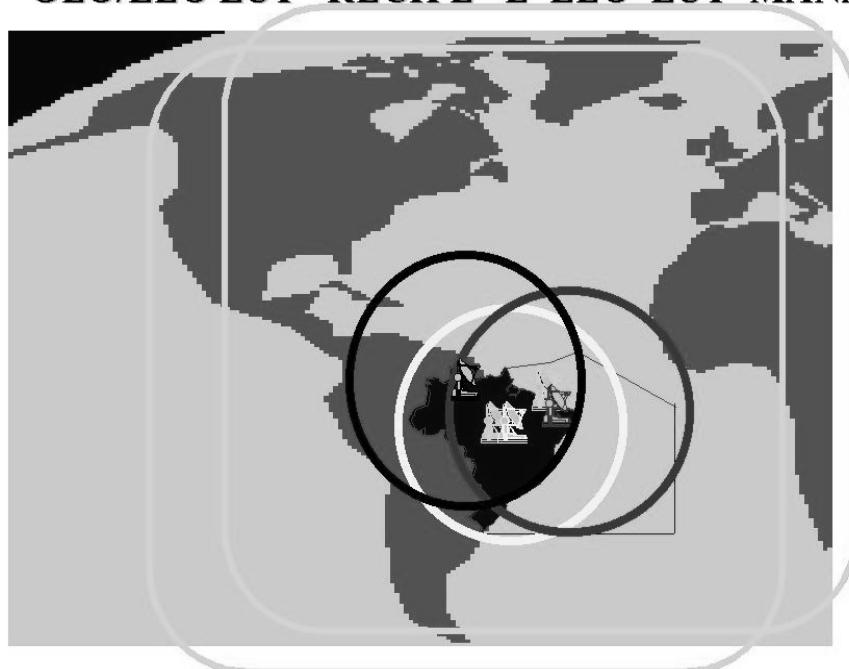
Brasilia – DF

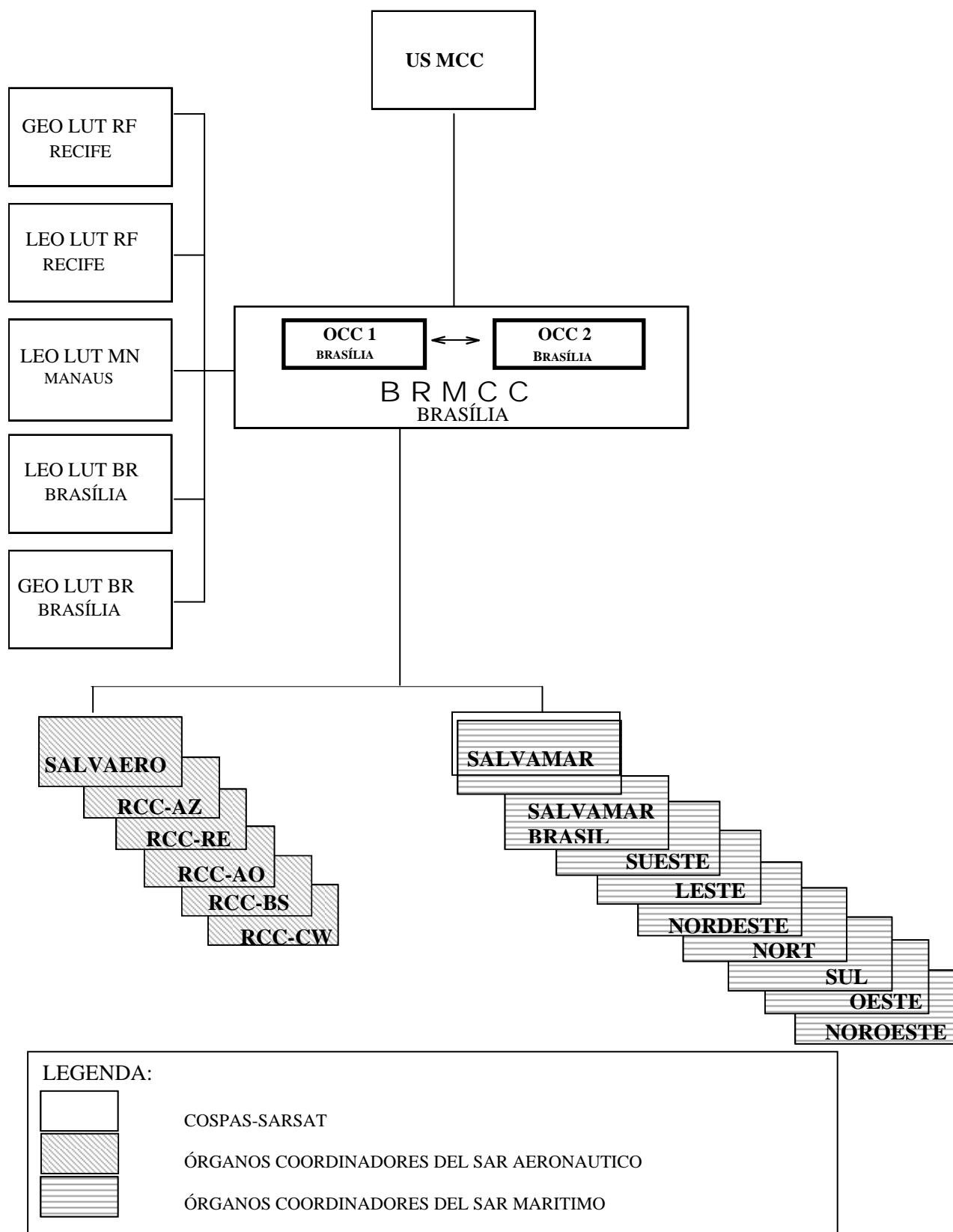
CEP 71615-600

Brasil

TEL/FAX: (55-61) 365-2964

AFTN: SBBRYCYX

COBERTURA DE ALERTAS SATELITALES**GEO / LEO LUT BRASÍLIA,
GEO/LEO LUT RECIFE E LEO LUT MANAUS**

AREA DE SERVICIO Y ENLACES DEL MCC:

CHILE

Chile es Estado signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional (07 Diciembre 1944), ratificado por Ley de la República con el Número 509 bis (28 Abril 1947) y publicado en el Diario Oficial N° 23.914 del (06 Diciembre 1947). Con fecha 10 de Mayo del 1950, se dispone a la Fuerza Aérea de Chile la organización de un Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, de acuerdo a los métodos y normas establecidos por OACI.

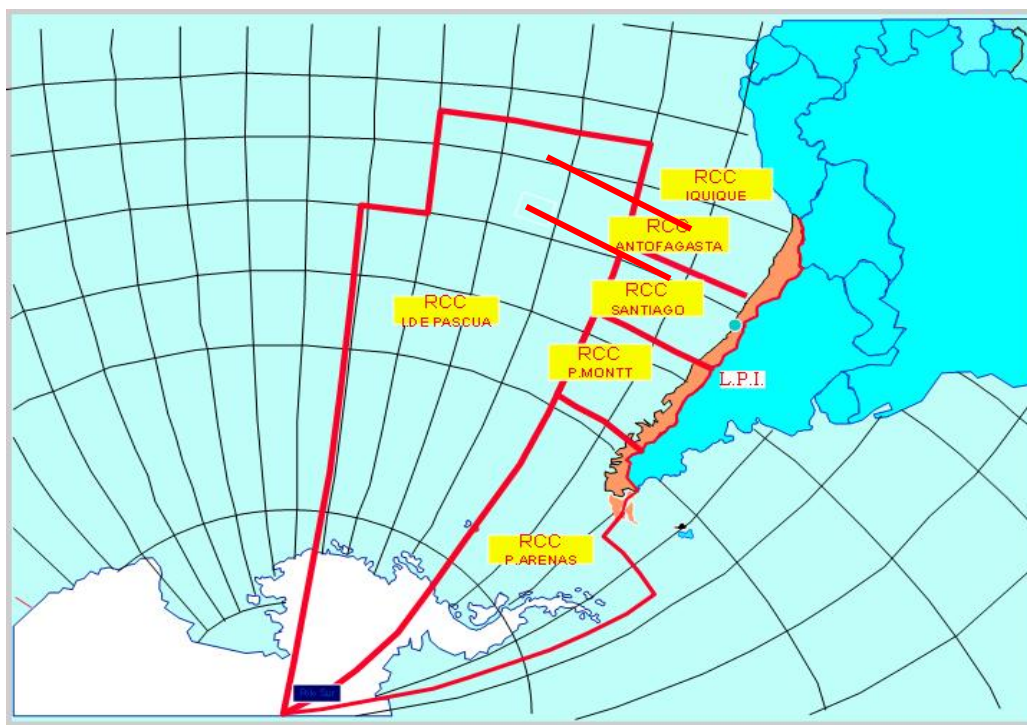
El marco legal que rige el funcionamiento del Servicio SAR en Chile, se basa en el Decreto Supremo N° 708, que organiza el Servicio de Búsqueda y Salvamento y en la Ley N° 16.752 de organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, establece que el Servicio SAR, será prestado por la Fuerza Aérea de Chile.

El Estado de Chile, adoptó Oficialmente el Anexo 12 de la OACI y es signatario del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, aprobado por Decreto Ley N° 1.690 (09 Marzo 1977), ratificado el 10 de Mayo de 1977 y promulgado por Decreto Supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Servicio SAR de Chile para su funcionamiento, cuenta con Planes Detallados de Operaciones (PDO), los que permiten armonizar el empleo de los recursos humanos y materiales que participan en operaciones SAR (OPSAR), adicionalmente, la Fuerza Aérea de Chile, es parte del Plan Nacional de Protección Civil del Estado de Chile.

A partir de 1989, Chile se asoció al Programa Internacional COSPAS-SARSAT como proveedor de Segmento Terrestre. En 1996, Chile homologa su estación de rastreo satelital (Centro Control de Misiones Chile-CHMCC), de acuerdo a los estándares establecidos internacionalmente por el Sistema.

A.- Área de Responsabilidad SAR de Chile

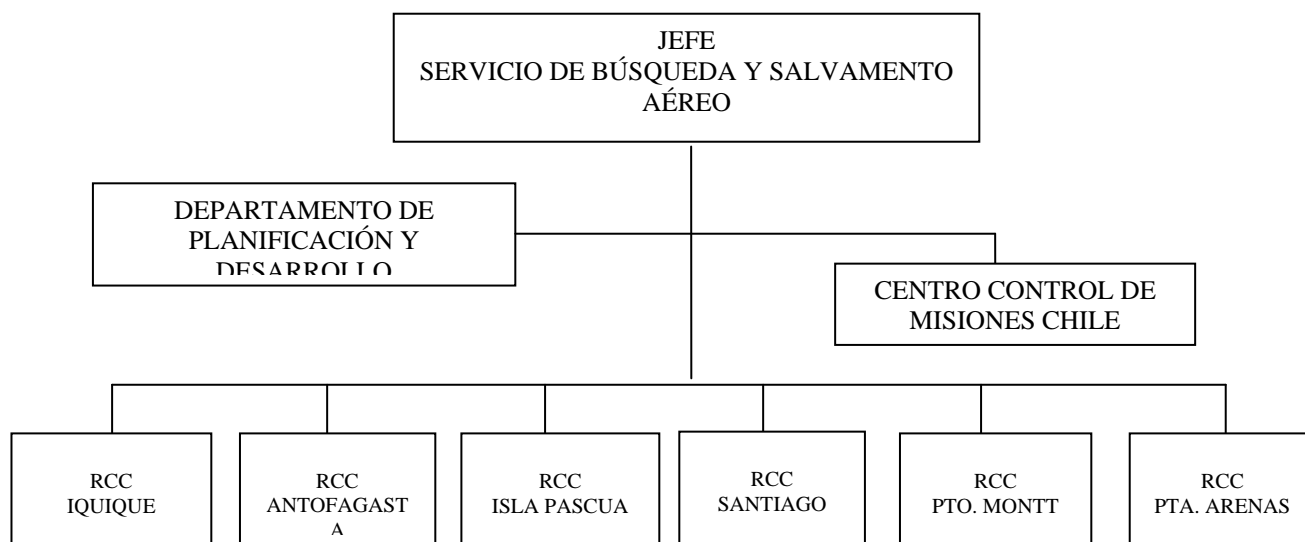


Representación no a escala/Representación no oficial

II.- ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO SAR

El Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo de Chile, se ha organizado de la siguiente manera:

A.- Organigrama SAR Nacional



1.- Jefatura SAR

EL Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, el Oficial General de la Fuerza Aérea, quien ejerce el mando y la gestión administrativa del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, siendo responsable del cumplimiento de la Misión.

2.- Depto. de Planificación y Desarrollo (DEPLASAR)

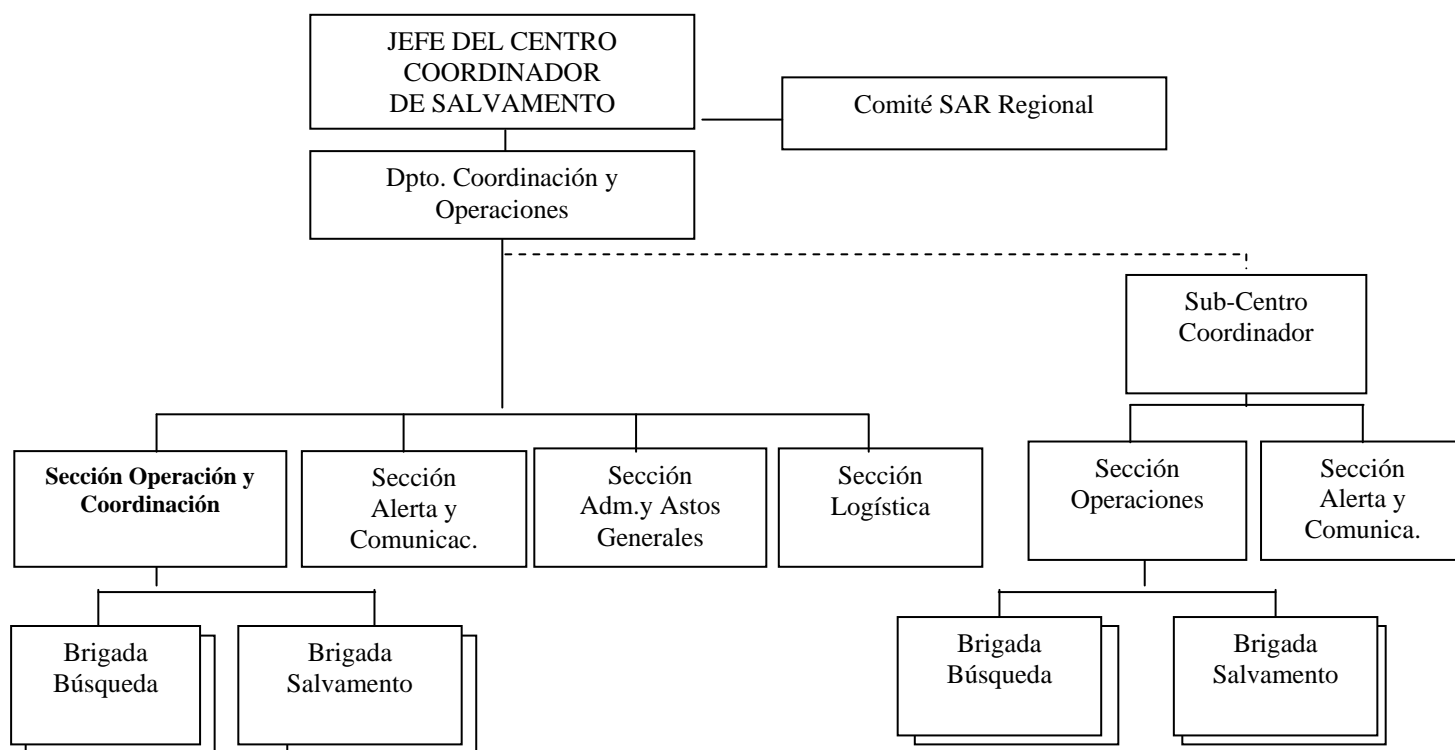
El Departamento de Planificación y Desarrollo, es el organismo dependiente de la Jefatura del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, cuya misión es prestar su asesoría al Jefe del Servicio en materias de planificación, desarrollo, políticas y asuntos relacionados con la administración de los recursos y el funcionamiento del Servicio.

3.- Centro Control de Misiones Chile

El Centro Control de Misiones Chile (CHMCC) es el organismo dependiente del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, encargado de proporcionar a los organismos SAR que corresponda, información de alerta de origen satelital, relacionada con eventuales accidentes aéreos, terrestres o marítimos en que exista de por medio el uso de una baliza de emergencia dentro del área de servicio de la que es responsable ante la organización internacional Cospas-Sarsat.

4.- Centro Coordinador de Salvamento (RCC)

Los Centros Coordinadores de Salvamento son los organismos ejecutivos del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, responsables de dirigir, coordinar y controlar los medios de búsqueda y salvamento que se colocan a su disposición para materializar las operaciones de búsqueda y/o salvamento que se requieran en su zona jurisdiccional.

B.- Organigrama de RCC

(i)

1.- Departamento de Coordinación y operaciones SAR

El Departamento de Coordinación y Operaciones de Búsqueda y Salvamento, es el organismo ejecutivo del Centro Coordinador de Salvamento cuya misión es efectuar las acciones de planificación, dirección, coordinación y control de los medios colocados a su disposición para realizar las operaciones de búsqueda y salvamento que las circunstancias requieran y asesorar al Jefe del Centro en los aspectos operativos y administrativos de la organización.

2.- Comité SAR Regional

El Comité de Búsqueda y Salvamento Regional es el organismo asesor del Jefe del Centro Coordinador de Salvamento de la región respectiva, cuya responsabilidad y objetivo es determinar los medios y coordinar los mecanismos por los cuales las entidades y organizaciones de la región, apoyarán al Centro Coordinador de Salvamento ante un determinado accidente aéreo.

3.- Sub-Centro Coordinador de Salvamento

El Sub-Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento es el organismo ejecutivo dependiente del Centro Coordinador de Salvamento de carácter eventual o permanente responsable de efectuar la dirección, coordinación y control de los medios colocados a su disposición para materializar la búsqueda y salvamento en la parte de la región de búsqueda y salvamento previamente señaladas por el Jefe del Centro Coordinador de Salvamento respectivo.

4.- Brigadas de Búsqueda y Salvamento

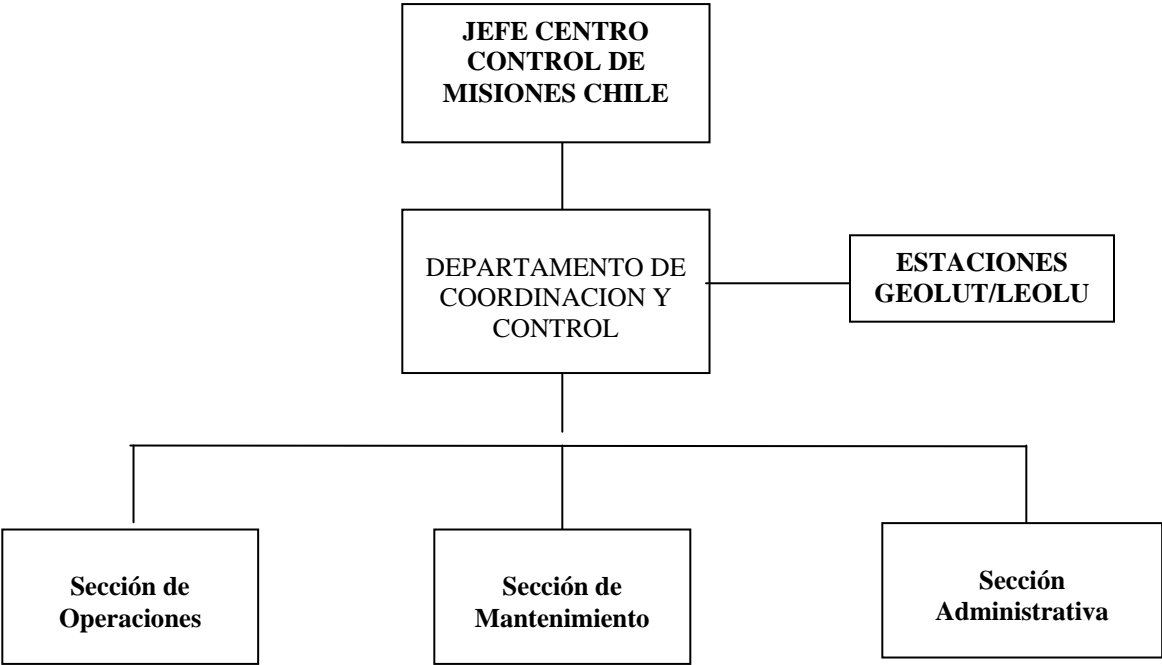
Las Brigadas de Búsqueda o Salvamento son los medios organizados independiente o colectivamente como Brigadas de Búsqueda y Salvamento o ambas, que ejecuten estas operaciones y cuya procedencia es de la Fuerza Aérea, de otros organismos de la Defensa u Orden, del Estado o entidades privadas que se ponen a disposición del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo y cuyo término se aplica a uno o más medios, ya sean aéreos, marítimos, terrestres, combinados, agrupados o mixtos.

C.- Centro Control de Misiones Chile (CHMCC)

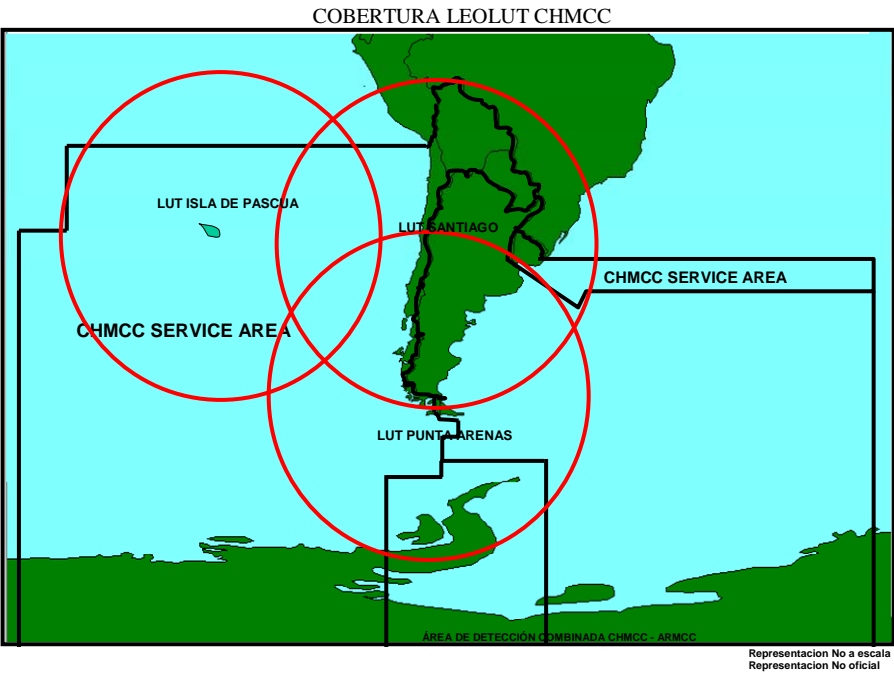
1.- Misión

El Centro Control de Misiones Chile (CHMCC) es el organismo dependiente del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, encargado de proporcionar a los organismos SAR que corresponda, información de alerta de origen satelital, relacionada con eventuales accidentes aéreos, terrestres o marítimos en que exista de por medio el uso de una baliza de emergencia dentro del área de servicio de la que es responsable ante la organización internacional Cospas-Sarsat

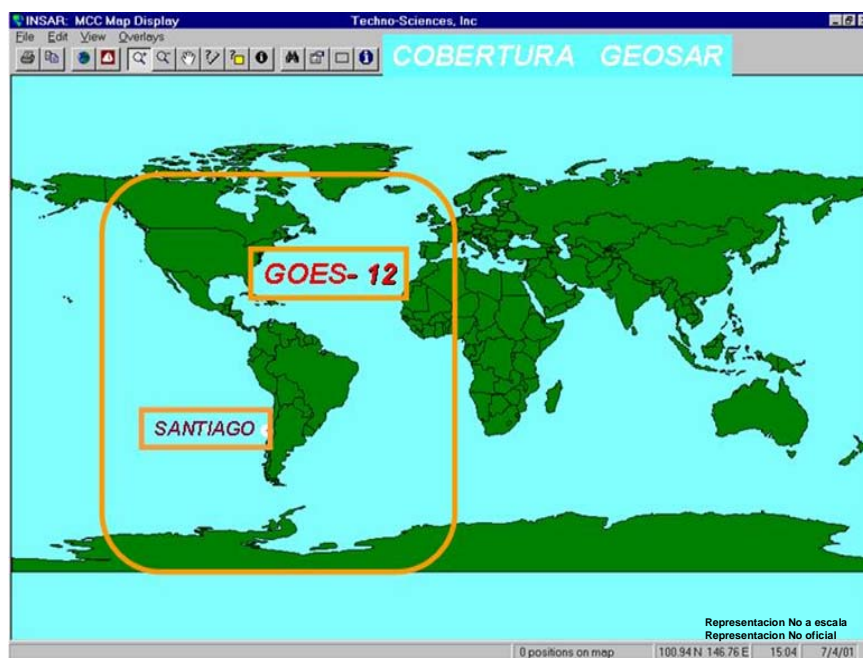
2.- Organización



3.- Área de Servicio del CHMCC



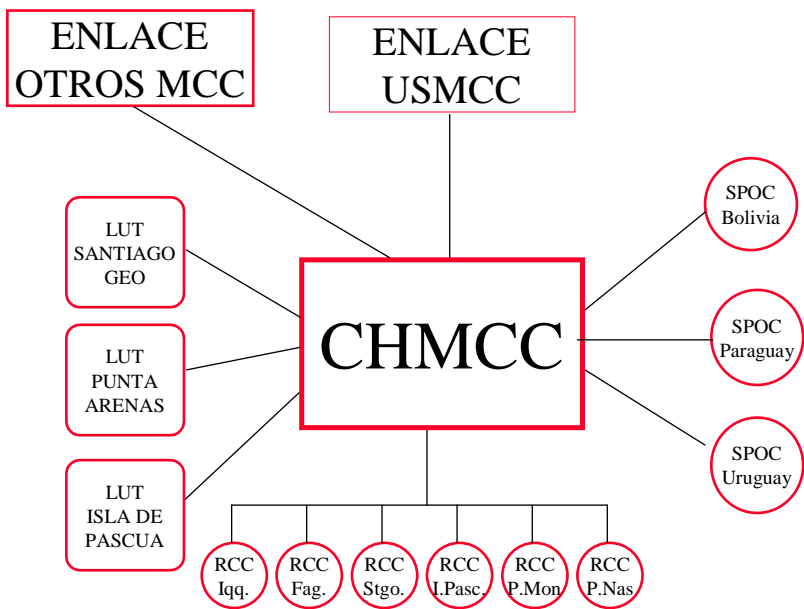
COBERTURA GEOLUT CHMCC



4.- Puntos de Contacto SAR del CHMCC (SPOC's)



5.- Enlaces de Comunicaciones del CHMCC



COLOMBIA

ELDORADO- BOGOTA

(57-1)

TEL: 2662260/ 2663623 FAX 2663969
TORRE C. TEL: 2663801 - 2663980
CENTRO CONTROL TEL: 2663982

AFTN SKBOYCYX

LETICIA

(57-8)

TORRE CONTROL TEL:5924562

AFTN SKLTYCYX

BUCARAMANGA

(57-7)

TORRE CONTROL TEL: 6305395
AFTN SKBGYCYX

VALLEDUPAR

(57-5)

TORRE CONTROL TEL:5821264
AFTN SKVPYCYX

BARRANQUILLA

(57-5)

TORRE CONTROL TEL: 3348315
CENTRO CONTROL TEL: 3348075

AFTN SKBQYCYX

SAN ANDRES

(57-5)

TORRE CONTROL TEL:5125386
CENTRO CONTROL TEL: 5127316

AFTN SKSPYCYX

SANTA MARTA

(57-5)

TORRE CONTROL TEL:2885734
AFTN SKSMYCYX

RIONEGRO

(57-4)

TORRE CONTROL TEL:5360110
AFTN SKRGYCYX

CALI

(57-2)

TORRE CONTROL TEL: 6665200 - 6665110
CENTRO CONTROL TEL: 6663278 - 6665251

AFTN SKCLYCYX

PROVIDENCIA (57-5)

TORRE CONTROL TEL: 5148176

CUCUTA

(57-7)

TORRE CONTROL TEL:5875098
AFTN SKCCYCYX

V/CENCIO

(57-8)

CENTRO CONTROL TEL:6648545
TORRE CONTROL TEL:6645480
AFTN SKVVYCYX

ECUADOR

“BREVE RESEÑA DE SU PLAN NACIONAL”
INTRODUCCIÓN
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA SAR NACIONAL
COBERTURA DE ALERTAS SATELITALES

FRENCH GUIANA

“BREVE RESEÑA DE SU PLAN NACIONAL”
INTRODUCCIÓN
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA SAR NACIONAL
COBERTURA DE ALERTAS SATELITALES

GUYANA

“BREVE RESEÑA DE SU PLAN NACIONAL”
INTRODUCCIÓN
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA SAR NACIONAL
COBERTURA DE ALERTAS SATELITALES

PANAMÁ

“BREVE RESEÑA DE SU PLAN NACIONAL”
INTRODUCCIÓN
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA SAR NACIONAL
COBERTURA DE ALERTAS SATELITALES

PARAGUAY

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 una de las metas de la DINAC la administración de los servicios SAR (según corresponda) se ha concebido teniendo presente que la utilización segura y eficiente del espacio aéreo constituye su finalidad primaria, para lo cual cuenta con un mecanismo de gestión y supervisión, que tiene a su cargo la política general, la planificación, el personal y el presupuesto capaz de satisfacer las necesidades operacionales del servicio bajo su dirección.

Corresponde a la DINAC, a través de la Dirección de Aeronáutica y esta, por medio de la Gerencia del Centro Coordinador de Socorro Aeronáutico (CCSA) 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.

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.

El Plan Nacional SAR, fue aprobado por Resolución de la DINAC N° 162/2003 de fecha 10 de Noviembre de 2.003; este Plan en la actualidad esta implementado a nivel de autoridad de aeronáutica civil; realizándose Firmas de Convenios con las otras entidades que figuran en el mismo de manera a posibilitar la creación del Comité SAR.

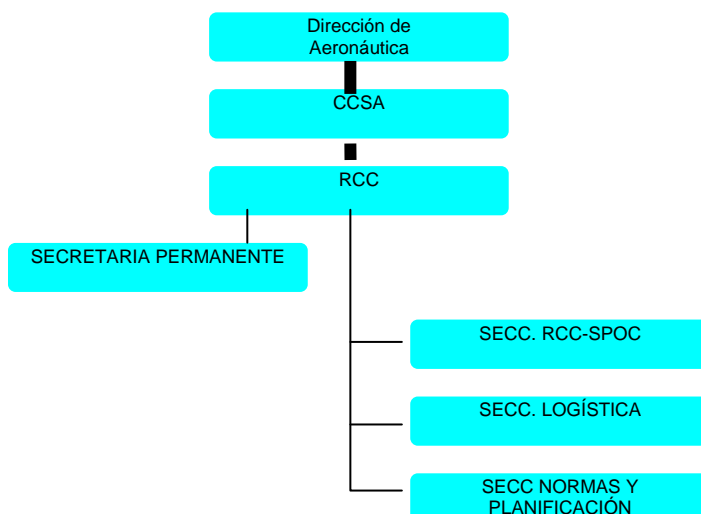
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA

El Servicios de Búsqueda y Salvamento está a cargo de la Gerencia del Centro de Coordinación de Socorro Aeronáutico (CCSA)

Esta depende de la Dirección de Aeronáutica, dirección componente de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)

El CCSA tiene a su cargo el Centro coordinador de Salvamento Asunción, RCC-ASU, el cual a su vez tienen a su cargo tres secciones: Sección RCC-SPOC; Sección de Normas y Planificación; y Sección Logística.

La Región de Búsqueda y Salvamento tiene un Sub Centro (Guaraní) que linda con la FIR Curitiba (Brasil) con una dimensión de 100 NM de radio centrado en el VOR/VES dentro de la FIR Asunción; no obstante se contempla la habilitación de otro Sub Centro para toda la Región Occidental del país.



PERÚ

1. Antecedentes.-

1.1 La Ley de Aeronáutica Civil del Perú, dispone que el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento es elaborado por el Ministerio de Defensa, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y el Ministerio de Interior: En este plan se establece un sistema integral que considera la participación del Ejército, Fuerza Aérea y Marina de Guerra del Perú, la Policía Nacional y otras entidades y organismos públicos y privados, normando funciones, procedimientos, responsabilidades y obligaciones de las personas naturales y jurídicas que realizan actividades de aeronáutica civil y que intervienen o son requeridos para colaborar en la ejecución de las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento en el territorio del Perú.

1.2 En apoyo del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento, el Estado Peruano esta asociado al Programa Internacional COSPAS-SARSAT como proveedor del segmento terrestre, el cual es administrado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú e integrado al Sistema de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico de la FAP.

1.3 En base al texto del Anexo 12 “Búsqueda y Salvamento” de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento el 16 de mayo de 1973, se desarrolla el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (SAR) aprobado por el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en Abril del 2003.

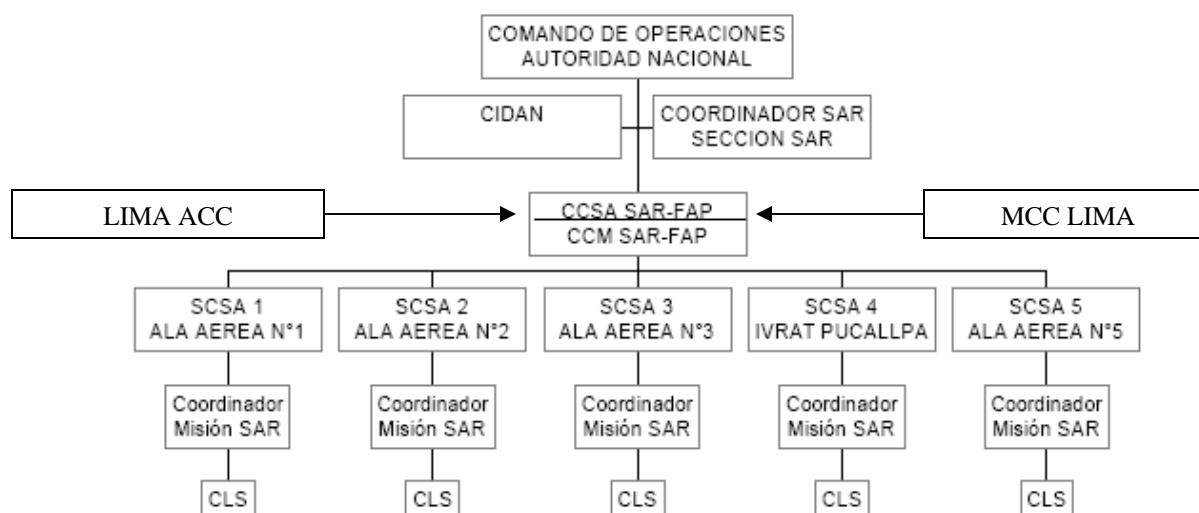
2. Organismos Participantes

2.1 Comité Nacional de Coordinación de Búsqueda y Salvamento: Formado por los Ministerios de: Transportes y Comunicaciones, Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa; Ministerio de Salud y el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI).

2.2 Elementos de Apoyo: Policía Nacional del Perú, (PNP), Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A, Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.

2.3 El Sistema de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico será activado a partir del momento en una aeronave es declarada en Fase de Emergencia por los organismos competentes, por pedido de cooperación en caso de desastres naturales o a pedido de cooperación de un país vecino mediante el empleo de personal material y facilidades disponibles debidamente organizadas (recursos SAR) con la finalidad de localizar y auxiliar en forma oportuna a las personas afectadas en un siniestro aéreo.

2.4 Organigrama Operativo



3. Área de Responsabilidad

3.1 La Región Búsqueda y Salvamento (RSR) incluye toda el territorio nacional y el área de responsabilidad de la Región de Información de Vuelo de Lima (FIR LIMA), se encuentra asociado a Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

3.2 La Región de Búsqueda y Salvamento se ha dividido en cinco Subregiones de búsqueda y salvamento, considerando la distribución de autoridades aeronáuticas en el territorio nacional y la FIR.

3.3 Cada Subregión de Búsqueda y Salvamento (SRS) se encuentra asociada a un Subcentro de Salvamento Aeronáutico y están en capacidad de recibir alertas, coordinar y prestar los servicios SAR.

4. Medios SAR

4.1 Incluye todos los organismos públicos y privados en el Perú que desempeñan funciones de supervisión de las situaciones de peligro, comunicaciones, coordinación y ejecución. Incluye aeronaves, buques, vehículos e instalaciones cooperantes que operan bajo la coordinación del Centro de Coordinador de Búsqueda y Salvamento o Subcentros de búsqueda y salvamento (Hospitales, Bomberos, Defensa Civil, etc.).

4.2 Los medios primarios lo constituyen las aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú, implementadas para tal fin, y los medios aéreos y/o terrestres disponibles de la Marina de Guerra, Ejército, Policía Nacional y la Aviación Civil.

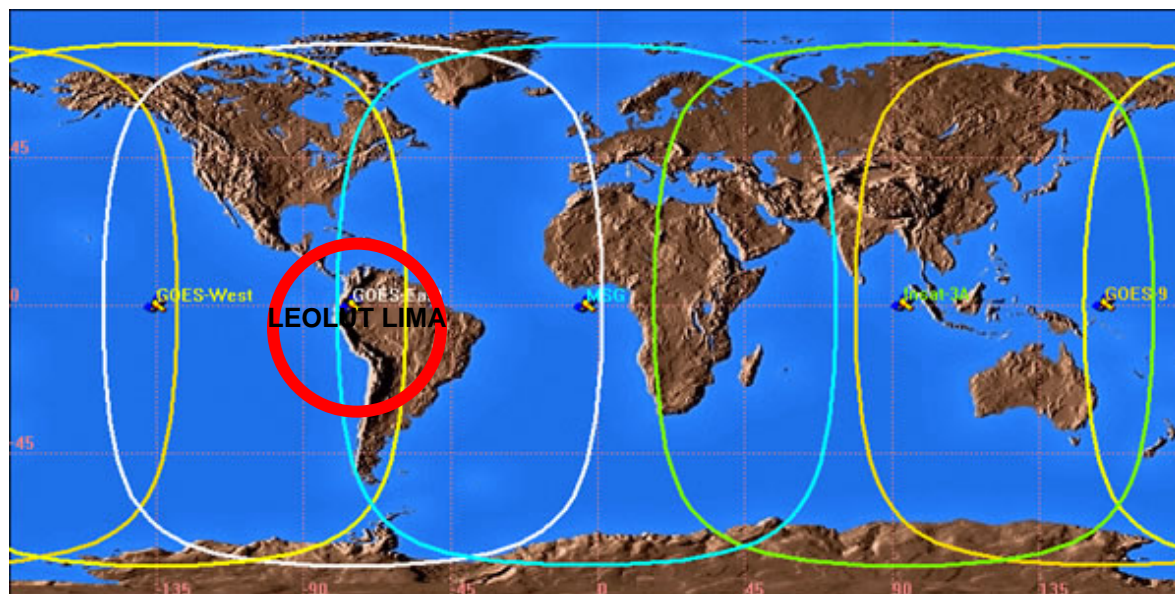
5. Tareas Comprometidas

5.1 Las operaciones SAR se realizan bajo el control centralizado del Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico, ubicado en el Comando de Operaciones FAP (COMOP). Normalmente se desarrollan en una secuencia de 5 etapas, debiendo interpretarse con flexibilidad, ya que estas pueden realizarse simultáneamente o en orden diferente de acuerdo a las circunstancias:

- a) Etapas de Toma de Conocimiento.- Una persona u organismo dentro del sistema SAR toma conocimiento de que existe una situación de emergencia o de que esta pueda existir.
- b) Etapas de Acción Inicial.- Etapa que abarca la evaluación y clasificación de la información a fin de declarar la Fases de emergencia (INCERFA, ALERFA, DETRESFA) y alertar los Servicios SAR.
- c) Etapas de Planificación.- Consiste en el planeamiento de las operaciones incluidas los planes de búsqueda, rescate y traslado de los supervivientes.
- d) Etapas de Operaciones.- Ejecución de las operaciones previstas en la etapa de planificación y el envío de los medios SAR al lugar donde se ha producido la emergencia.
- e) Etapas de Conclusión.- Retorno de las unidades SAR cuando se comprueba que la aeronave y las personas afectadas han dejado de estar en peligro, han sido rescatadas o se determina que no existe probabilidad de éxito con una nueva búsqueda.

6. Sistema COSPAS – SARSAT

6.1 Desde 1996 está operando en la etapa FOC (*Full Operation Capability*) como respaldo a los procedimientos SAR, el sistema permite la detección y localización de señales de emergencia (ELT/EPIRB's), con una estación rastreadora de satélite de órbita polar baja (LEOLUT) instalada en Lima, cuya cobertura alcanza las 2,000 millas náuticas, el sistema funciona las 24 horas del día y es administrado por la Marina de Guerra del Perú, procesando las señales en las frecuencias 121,5 243.0 y 406 MHZ.



SURINAME

“BREVE RESEÑA DE SU PLAN NACIONAL”

INTRODUCCIÓN

ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA SAR NACIONAL

COBERTURA DE ALERTAS SATELITALES

URUGUAY

MARCO LEGAL:

INTERNACIONAL.

El Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944.

El Anexo 12 de la OACI.

El Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre los Estados Americanos.

NACIONAL.

Ley N° 14.157, Orgánica de las Fuerzas Armadas.

Ley N° 14.747, Orgánica de la Fuerza Aérea.

Ley N° 14.305, Código Aeronáutico.

Decreto 216/973, Creación del C.C.R.

Decreto 380/974, Organización y funcionamiento del C.C.R.

Decreto 185/976, Acuerdo con la Rep. Argentina sobre FIR UIR.

Decreto 506/94, Reglamento de Organización y Funcionamiento del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

ORGANIZACIÓN.

El Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento tiene jurisdicción en todo el Territorio Nacional y Aguas Jurisdiccionales, así como sobre las áreas de responsabilidad atribuidas al país por convenios internacionales y sobre los espacios aéreos correspondientes.

Su misión principal es organizar y coordinar todos los medios disponibles en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional y otros que se le afecten para salvar vidas o bienes involucrados en todo tipo de desastre o siniestro, ocurridos dentro de las áreas de responsabilidad del Estado.

La Armada Nacional a través del CCR MAR, ejercerá el control, coordinación y conducción de todas las Misiones de Búsqueda y Rescate, originadas y protagonizadas por Buques o Embarcaciones en las Aguas de Jurisdicción o de Interés Nacional, incluyendo los siniestros de sus propias aeronaves, pudiendo ejercer el Control operativo de las unidades de la Fuerza Aérea que asigne el CCR Aéreo para el cumplimiento de la Misión.

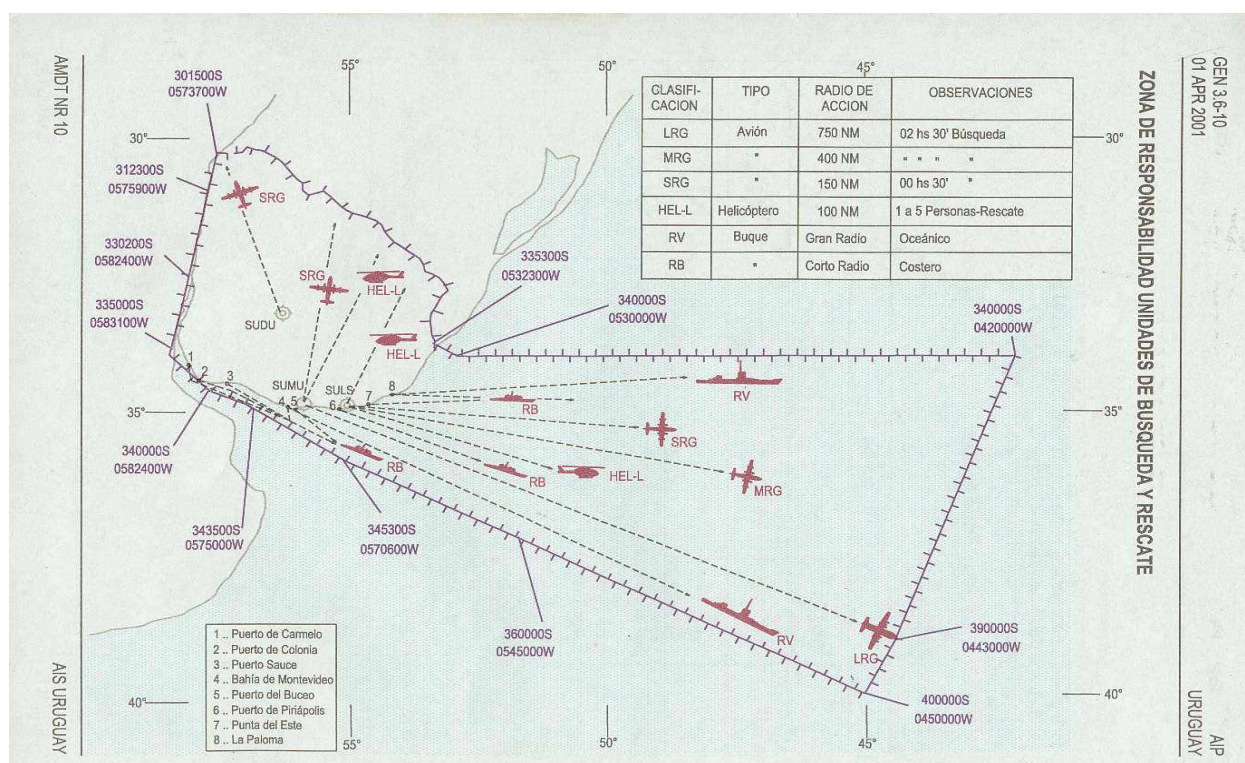
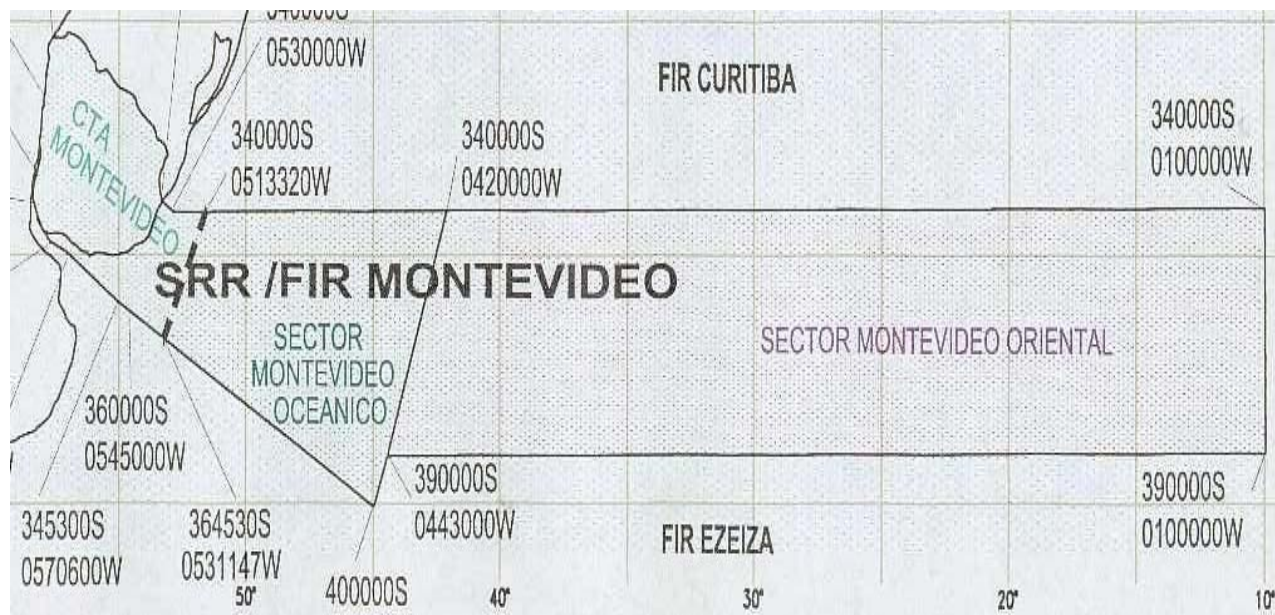
La Fuerza Aérea Uruguaya a través del CCR CARRASCO, ejercerá el control, coordinación y conducción de todas las Misiones de Búsqueda y Rescate, originados o protagonizados por cualquier tipo de aeronave civil o militar, en el Espacio Aéreo Nacional exceptuándose las indicadas en el párrafo anterior, pudiendo ejercer el Control Operativo de las unidades de superficie y aéreas de la Armada que asigne el CCR Marítimo, para el cumplimiento de la Misión.

El CCR CARRASCO cuenta con un SCR ubicado en Durazno quien tiene la responsabilidad de cubrir la zona al norte del Río Negro.

ORGANIGRAMA DEL SISTEMA NACIONAL DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

AREA DE RESPONSABILIDAD Y MEDIOS.

El Sector Montevideo Oriental de la SRR/FIR UIR, esta bajo la responsabilidad de la Rep. Argentina por Acuerdo firmado entre los dos países en el año 1976.



COSPAS-SARSAT.

El CCR CARRASCO es SPOC del sistema COSPAS-SARSAT, recibiendo del CHMCC los mensajes de alerta de este sistema.

REPRESENTANTES DEL CCR CARRASCO.

Primario: EL JEFE DEL CCR CARRASCO.
TTE. Cnel.(Av) CARLOS AMADO.
TEL: (598) 2 604 02 97
E-Mail: cdamado@adinet.com.uy

Secundario: EL JEFE DE OPERACIONES DEL CCR.
Cap.(Av) MARIO CETRARO.
Tel: (598) 2 604 02 97, (598) 2 1702* Línea de emergencia
Fax: (598) 2 604 01 12
E-Mail: ccrfau@adinet.com.uy
mariocetraro@hotmail.com

AFTN: SUMUYCYX

ACUERDOS INTERNACIONALES.

Desde el año 1976, se mantiene un Acuerdo con la República. Argentina sobre el control del Sector Oriental de la SRR.

VENEZUELA

• • •

CAPÍTULO II

1. AREA DE RESPONSABILIDAD

1.2 Se colocara el mapa (Chart SAR 1) que figura en el Plan de Navegación Aérea (ANP - Básico), Parte VII – Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR).

2 FACILIDADES PARA LAS COORDINACIONES

2.1 Para facilitar las comunicaciones, coordinaciones y el intercambio entre los Estados de la región se detallan los representantes de cada Estado con sus respectivos alternos:

REPÚBLICA ARGENTINA

1. REPRESENTANTES SAR:

a) PRIMARIO

Cargo: Jefe División Búsqueda y Salvamento

Dirección: Avenida Pedro Zanni 250 – Ofic.. N° 178 Verde
Buenos Aires - Argentina

TEL/FAX: (++54-11) 4317 6307 / 4317 6502

E-Mail: buertdif@faa.mil.ar

b) ALTERNO 1

Cargo: Auxiliar División Búsqueda y Salvamento

Dirección: Avenida Pedro Zanni 250 – Ofic.. N° 178 Verde
Buenos Aires - Argentina

TEL/FAX: (++54-11) 4317 6307 / 4317 6502

E-Mail: buertdif@faa.mil.ar

c) ALTERNO 2

Cargo: Asesor División Búsqueda y Salvamento

Dirección: Avenida Pedro Zanni 250 – Ofic.. N° 178 Verde
Buenos Aires - Argentina

TEL/FAX: (++54-11) 4317 6307 / 4317 6502

E-Mail: buertdif@faa.mil.ar

BOLIVIA**1. REPRESENTANTES SAR:****d) PRIMARIO**

Cargo: Director General SAR FAB-APCADE

Dirección: Av. Montes 714 2° Piso

TEL: 591-2-2121403 – 591-2-2379050

FAX: 591-2-2121403

E-Mail: comangralfab@ceibo.entelnet.bo

e) ALTERNO 1

Cargo Sub-Director General SAR FAB-APCADE

Dirección Av. Montes 714 - 3° Piso

TEL: 591-2-2121403

FAX: 591-2-2121584

E-Mail emgcomangralfab@ceibo.entelnet.bo

f) ALTERNO 2

Cargo Jefe SAR FAB-APCADE

Dirección Av. Montes 714 5° Piso

LINEA GRATUITA: 138 (H-24)

TEL: 591-2-2121567

FAX: 591-2-2121584

E-Mail: fabbusquedasalvamento@yahoo.com

REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL**3. REPRESENTANTES SAR:****3.1 PRIMARIO**

Cargo: Jefe División de Búsqueda y Salvamento del DECEA
Dirección: Sub-departamento de Operaciones (SDOP)
División de Búsqueda y Salvamento (D-SAR)
Av. General Justo – 160 – Castelo
20021 – 130 – Río de Janeiro - RJ
TEL: (++55-21) 3814 6576
FAX: (++55-21) 3814 6114
E-Mail: dsar@decea.gov.br AFTN: SBRJYGY

3.2 ALTERNO 1

Cargo: Adjunto División de Búsqueda y Salvamento del DECEA
Dirección: Sub-departamento de Operaciones (SDOP)
División de Búsqueda y Salvamento (D-SAR)
Av. General Justo – 160 – Castelo
20021 – 130 – Río de Janeiro - RJ
TEL: (++55-21) 3814 6576
FAX: (++55-21) 3814 6114
E-Mail: dsar@decea.gov.br AFTN: SBRJYGY

3.3 ALTERNO 2

Cargo: Jefe RCC Brasilia y BRMCC Brasilia
Dirección: CINDACTA I / MCC
SHIS QI 05 Lago Sul
71615-600 – Brasilia - DF
TEL: (++55-61) 365 2964
FAX: (++55-61) 365 2964
E-Mail: AFTN: SBBRYCYX

CHILE**4. REPRESENTANTES SAR:****4.1 PRIMARIO**

Puesto	Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo
Dirección	Zenteno N° 45, 2° Piso (Edif. FF.AA.)
Teléfono	(56-2) 694 8241
FAX	(56-2) 694 8219
AFTN	SCMDYCYA
Postal	Correo 21, Casilla 37 Santiago
E. Mail	sar@fach.cl

4.2 ALTERNO 1

Puesto	Director Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección	Miguel Claro 1314
Teléfono	(56-2) 439-2502
FAX	(56-2) 439-2101
AFTN	SCSCYOYX
Postal	Correo 6641207
E. Mail	director@dgac.cl

4.3 ALTERNO 2

Puesto	Jefe Depto. Planificación y Desarrollo
Dirección	Pedro Aguirre Cerda 6100, Calle interior S/N
Teléfono	(56 -2) 530 5880 – 530 5940
FAX	(56 -2) 530 5885 – 530 5972
AFTN	SCTIYCYB
Postal	Casilla 40, Correo Los Cerrillos
E. Mail	sar@fach.cl

4.4 ALTERNO 3

Puesto	Jefe Depto. Planificación y Desarrollo
Dirección	Pedro Aguirre Cerda 6100, Calle interior S/N
Teléfono	(56 -2) 530 5880 – 530 5940
FAX	(56 -2) 530 5885 – 530 5972
AFTN	SCTIYCYB
Postal	Casilla 40, Correo Los Cerrillos
E. Mail	chmcc@fach.cl

COLOMBIA**5. REPRESENTANTES SAR:****5.1 PRIMARIO**

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

5.2 ALTERNO 1

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

5.3 ALTERNO 2

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

ECUADOR**6. REPRESENTANTES SAR:****6.1 PRIMARIO**

Cargo: JEFE DE LA SECCION SAR DIOPS

Dirección:
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL FAE QUITO ECUADOR

TEL: 5932583010 5939814565

FAX: 5932583010

E-Mail: faesar@fae.ffaa.mil.ec

6.2 ALTERNO 1

Cargo JEFE RCC GUAYAQUIL

Dirección
BASE AEREA SIMON BOLIVAR
ALA DE RESCATE No 22 GUAYAQUIL ECUADOR

TEL: 5932282570

FAX: 5932281002

E-Mail: rccgye@fae.ffaa.mil.ec

6.3 ALTERNO 2

Cargo SERVICIO PARA LA NAVEGACION AEREA

Dirección
AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMON BOLIVAR
GUAYAQUIL ECUADOR

TEL: 59342282066 59342282851

FAX: 59342282066 59342289616

E-Mail:

FRENCH GUIANA**7. REPRESENTANTES SAR:****7.1 PRIMARIO**

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

7.2 ALTERNO 1

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

7.3 ALTERNO 2

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

GUYANA

8. REPRESENTANTES SAR:

8.1 PRIMARIO

Cargo Dirección Xxx xxx TEL: FAX: E-Mail:

8.2 ALTERNO 1

Cargo Dirección Xxx xxx TEL: FAX: E-Mail:

8.3 ALTERNO 2

Cargo Dirección Xxx xxx TEL: FAX: E-Mail:

PANAMÁ**9. REPRESENTANTES SAR:****9.1 PRIMARIO**

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

9.2 ALTERNO 1

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

9.3 ALTERNO 2

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

PARAGUAY**3. REPRESENTANTES SAR:****a) PRIMARIO**

Cargo: Director de Aeronáutica
Dirección: Mcal. López y 22 de Setiembre
3° Piso Edificio MDN
TEL/FAX: (++59-5-21) 22 8048

E-Mail: dac@dinac.gov.py

b) ALTERNO 1

Cargo: Gerente SAR
Dirección: : Mcal. López y 22 de Setiembre
3° Piso Edificio MDN
TEL/FAX: (++59-5-21) 22 8048

E-Mail: sar@dinac.gov.py

c) ALTERNO 2

Cargo: SPOC
Dirección: SMA – Aeropuerto Silvio Pettirossi
TEL/FAX: (++59-5-21) 64 6081

E-Mail: spoc@dinac.gov.py

PERÚ

4. REPRESENTANTES SAR:

a) PRIMARIO

Cargo: Comandante de Operaciones
Dirección: Av. La Peruanidad s/n – Jesús María, Lima, Perú
TEL: (++51-1) 423 8202 Celular: 9647 – 0986 / 330 0000 / 315 4300
/ 315 4303 / 315 4320 / Celular: 9965-0263
FAX: (++51-1) 423 8202 / 330 0000
E-Mail: sar@fap.mil.pe

b) ALTERNO 1

Cargo: Comandante General del Ala Aérea N° 1
Dirección: Av. Bolognesi 1099, Piura, Perú

TEL: (++51-73) 30 3879 Celular: 9647 - 0522

FAX: (++51-73) 33 7048

E-Mail: prensaalar1@hotmail.com

c) ALTERNO 2

Cargo: Comandante General del Ala Aérea N° 2
Dirección: Base Aérea del Callao – Av. Elmer Faucett s/n Lima, Perú

TEL: (++51-1) 423 5437 / 315 4300 Celular: 9630-7960
FAX: (++51-1) 315 4675
E-Mail: alar2@fap.mil.pe

SURINAME

5. REPRESENTANTES SAR:

a) PRIMARIO

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

b) ALTERNO 1

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

c) ALTERNO 2

Cargo
Dirección
Xxx
xxx
TEL:
FAX:
E-Mail:

URUGUAY

6. REPRESENTANTES SAR:

a) PRIMARIO

Cargo: JEFE DEL CCR CARRASCO
Dirección
Xxx
xxx
TEL: (598) 2 604 02 97
FAX:
E-Mail: ccrfau@adinet.com.uy

b) ALTERNO 1

Cargo: JEFE DE OPERACIONES DEL CCR
Dirección
Xxx
xxx
TEL: (598) 2 604 02 97, (598) 2 1702* Línea de emergencia
FAX: (598) 2 604 01 12
E-Mail: : ccrfau@adinet.com.uy AFTN: SUMUYCYX

VENEZUELA

7. REPRESENTANTES SAR:

a) PRIMARIO

Cargo: Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

Dirección: Aeropuerto Internacional Simón Bolívar
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil / INAC
Servicio de Búsqueda y Salvamento / SAR Maiquetía

Teléfonos:
+58-212-3551589 (Jefatura SAR)
+58-212-3552543 (sub. Centro Principal Maiquetía)
FAX: 58-212-3552638 (Sub Centro Principal Maiquetía)
Email: oficinasar@cantv.net

b) ALTERNO 1

Cargo: Jefe del RCC Maiquetía

Dirección: Edificio Centro de Control Maiquetía / ATC
Maiquetía

Teléfonos/Fax: +58-212-3551920 (RCC-Maiquetía,)
+58-212-3551518 (RCC-Maiquetía)

REDDIG: 8041

CAPÍTULO III

1. INSTALACIONES AFECTADAS AL PLAN REGIONAL SAR-SAM

1.1 Este Capítulo contiene un listado de las instalaciones y medios que los Estados SAM proporcionan para satisfacer los requisitos básicos del Plan Regional.

1.2 En los casos donde las facilidades SAR mínimas no están disponibles temporalmente, se deberían desarrollar planes de contingencia para utilizar en aquellas áreas afectadas por la deficiencia temporal, otros medios SAR según el lugar donde estén disponibles y sean apropiadas para la búsqueda.

ARGENTINA

Comando de Regiones Aéreas, Dirección de Tránsito Aéreo, Departamento SAR

BOLIVIA

BRASIL

CENTROS COORDINADORES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

RCC Amazónico

RCC Recife

RCC Atlántico

RCC Curitiba

RCC Brasília

El SAR de Brasil puede crear cuantos RSC sean necesarios para actuar en una área determinada o para la coordinación de misiones SAR aisladas.

COMUNICACIONES Los RCC mantienen escucha permanente en la frecuencia de 13.586 KHz y también pueden operar en las frecuencias HF de 3 a 30 MHz, especialmente en 3.958 KHz; 5.889 KHz; y 16.355 KHz.

División de Búsqueda y Salvamento

TEL: (55-21) 3814 6576 AFTN: SBRJYGY

FAX: (55-21) 3814 6114

RCC Amazónico

TEL: (55-92) 631-2550 AFTN: SBAZYCYX

FAX: (55-92) 652-0520

RCC Recife

TEL: (55-81) 3461-8102 AFTN: SBREYCYX

FAX: (55-81) 3462-4927

RCC Atlántico

TEL: (55-81) 3461-8102 AFTN: SBAOYCYX

FAX: (55-81) 3462-4927

RCC Brasília

TEL: (55-61) 364-8394 AFTN: SBBSYCYX

FAX: (55-61) 365-1212

RCC Curitiba

TEL: (55-41) 251-5309 AFTN: SBCWYCYX

FAX: (55-41) 256-8008

SITFAA:

ZWU-26; Horario de 24 horas de servicio con capacidad para conexión telefónica.

TEL: (55-61) 313 2210/313 2258

FAX: (55-61) 225-3298

TELÉFONO DE EMERGENCIA EN EL AMBITO NACIONAL**RCC BRASÍLIA**

AFTN: SBBSYCYX

TEL/FAX: (55-61) 365-1212

CINDACTA I / MCC

SHIS QI 05 Lago Sul

Brasília – DF

CEP 71615-600

Brasil

MEDIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

RCC Amazónico			RCC Curitiba		
(Manaus)	HEL-L		(Campo Grande)	MRG HEL-M HEL-L	
(Belem)	MRG	RV	(Florianópolis)	MRG	RV
	HEL-L	RB	(Río Grande)		RB
RCC Atlántico * * Utiliza los recursos disponibles en otros RCCs			(Santa Maria)	HEL-L	
RCC Recife			(Santos)	HEL-L	
(Recife) HEL-L			RCC Brasilia (SPOC)		
(Natal)		RV RB	Rio de Janeiro	ELR VLR MRG HEL-H HEL-L	RV RB
(Salvador)	MRG				

CHILE**CENTROS COORDINADORES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (RCCs)**

RCC IQUIQUE
 RCC ANTOFAGASTA
 RCC SANTIAGO
 RCC PUERTO MONTT
 RCC PUNTA ARENAS
 RCC ISLA DE PASCUA

COMUNICACIONES

- | | | | |
|-----|--|---|--|
| a.- | JEFATURA DEL SERVICIO DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
AÉREO | AFTN
TEL
FAX
POSTAL
E-Mail | SCTIYCYB
(56-2) 694 8241 / (56-2) 530.5881
(56-2) 694 8219
Correo 21, Casilla 37, Santiago - Chile.
jrojas@fach.cl |
| b.- | CENTRO COORDINADOR DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
IQUIQUE (RCC) | TELEFONO DE EMERGENCIA 138 (H-24)
AFTN
TEL
FAX
RADIO
POSTAL
E-Mail | SCDAYCYX (H24)
(56-57) 401212 – 401229 - 401005 (H24)
(56-57) 401229 - 401004 (H24)
13.286 Khz. (O/R) 121.5 Mhz. (H24)
Base Aérea Los Cóndores, Casilla 157,
Iquique - Chile.
rcciqq@fach.cl |
| c.- | CENTRO COORDINADOR DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
ANTOFAGASTA (RCC) | TELEFONO DE EMERGENCIA 138 (H-24)
ASESOR SAR
AFTN
TEL
FAX
RADIO
POSTAL
E-Mail | 09-2198746
SCFAYCYX (H24)
(56-55) 209548
(56-55) 209547
13.286 Khz. (O/R) - 121.5 Mhz. (H24)
Base Aérea Cerro Moreno N° 15, Antofagasta
- Chile.
rccfag@fach.cl |
| d.- | CENTRO COORDINADOR DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
SANTIAGO (RCC) | TELEFONO DE EMERGENCIA 138 (H-24)
AFTN
Controlador
SAR
FAX
RADIO
POSTAL
E-Mail | SCTIYCYX (H24)
(56-2) 530 5953 (H24)
(56-2) 530 5954 (H24)
(56-2) 557 1722 (H24)
(56-02) 530 5985 (H24)
13.286 Mhz. - 8.364 Khz. (H-24)
121.5 Mhz. – 123.1 Mhz. (H24)
Casilla 40, Correo Los Cerrillos, Santiago – Chile.
rcc.santiago@fach.cl |
| e.- | CENTRO COORDINADOR DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
PUERTO MONTT (RCC) | TELEFONO DE EMERGENCIA 138 (H-24)
AFTN
TEL
FAX | SCTEYXYX (H24)
(56-65) 323029 (H24)
(56-65) 323052 |

RADIO 13.286 Khz. (O/R)
 POSTAL Casilla 17-D, Puerto Montt - Chile.
 E-Mail rsarabia@fach.cl

f.- CENTRO COORDINADOR DE
 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
 PUNTA ARENAS (RCC)

TELEFONO DE EMERGENCIA 138 (H-24)
 AFTN SCCIYWYX (H24)
 TEL (56-61) 203042 – 203044 (H24)
 FAX (56-61) 203043 (H24)
 RADIO 13.286 Khz. (O/R) - 121.5 Mhz. (H24)
 POSTAL Base Aérea Chabunco, Casilla 77-D,
 Punta Arenas - Chile.
 E-Mail rcclutnas@fach.cl

g.- CENTRO COORDINADOR DE
 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
 ISLA DE PASCUA (RCC)

TELEFONO DE EMERGENCIA NO TIENE
 AFTN SCIPYCYX - SCIPZPZX
 TEL (56-2) 439 2049 (56-2) 439 2079
 FAX (56-32) 100 161
 RADIO 121.5 Mhz. (O/R HJ) frecuencia de emergencia
 a requerimiento sin tráfico
 POSTAL Escuadrilla SAR - Aeropuerto Mataveri, Casilla
 N° 12, Isla de Pascua - Chile.
 E-Mail : saripa@entelchile.net

NOMBRE Centro Control de Misiones Chile (CHMCC)
 UBICACIÓN Aeródromo Los Cerrillos
 AFTN SCTIZSZX
 TELEFONO (56 - 2) 530 5941 / (56 -02) 530 5950
 FAX (56 - 2) 530 5972
 RADIO NO TIENE
 POSTAL

Casilla 40, Correo Los Cerrillos

E-MAIL chmcc@fach.cl / sar@fach.cl
 GEO & LEO LUT's Santiago
 Punta Arenas
 Isla de Pascua

4.- **SITFAA**

AFTN No Tiene
 TEL (56-2) 540 2531
 FAX (56-2) 540 2525
 RADIO 14.640 Khz.
 POSTAL Correo 44, Clasificador 6, Santiago - Chile.
 E-Mail cakqn@fach.cl

5.- **TELÉFONO DE EMERGENCIA A NIVEL NACIONAL** 138 (H-24)

6.- MEDIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

a.-	CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO IQUIQUE (RCC)	MRG	RV
		SRG	RB
		HEL – L	
b.-	CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO ANTOFAGASTA (RCC)	MRG	RV
		SRG	RB
		HEL – M	
c.-	CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO SANTIAGO (RCC)	ELR	RV
		MRG	RB
		SRG	
		HEL – H	
		HEL – M	
d.-	CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO PUERTO MONTT (RCC)	MRG	RV
		SRG	RB
		HEL – M	
e.-	CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO PUNTA ARENAS (RCC)	MRG	RV
		HEL - M	RB
	- SUB CENTRO BASE ANTÁRTICA PDTE. EDUARDO FREI M.	MRG HEL-L	RB
f.-	CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO ISLA DE PASCUA (RCC)	SRG	RB
g.-	CENTRO CONTROL DE MISIONES CHILE (SANTIAGO)	MCC SPOC	

NOTA:

- 1.- Los Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento (RCC), pueden operar en frecuencias HF entre 3 y 30 Mhz., para enlace con Medios SAR.

2.- Las abreviaturas de los Medios SAR, corresponden a las establecidas por OACI.

3.- Disponibles con demora.:

• RCC Iquique	06 hrs
• RCC Antofagasta	06 hrs
• RCC Puerto Montt	06 hrs
• RCC Punta Arenas	06 hrs
• RCC Isla de Pascua	14 hrs

4.- Los medio marítimos (RV y RB) se coordinan con el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo (SERBREM) de cada región.

5.- Los LUT de Santiago, Punta Arenas e Isla de Pascua, dependen operativamente del Centro Control de Misiones Chile, con servicio las 24 Horas, trabajando en la frecuencia de los ELT, EPIRB y PLB., en 121.5 - 243 y 406 Mhz.

COLOMBIA

ECUADOR

GUYANA

PANAMA

PARAGUAY

PERU

TRINIDAD Y TOBAGO

URUGUAY

VENEZUELA

RCC Maiquetía

Dirección: Edificio Centro de Control Maiquetía / ATC

Maiquetía Edo. Vargas

Teléfonos:

Fax: +58-212-3551920 (RCC-Maiquetía,)

+58-212-3551518 (RCC-Maiquetia)

REDDIG: 8041

AFTN: SVMICYX

SUB CENTRO SAR CENTRAL (RSC CARIBE) MAIQUETÍA EDO.VARGAS

Dirección: Aeropuerto internacional de Maiquetía.

+58-212-3552543 (sub. Centro Principal Maiquetía)

FAX: 58-212-3552638 (Sub Centro Principal Maiquetía)

SUB CENTRO SAR OCCIDENTE (RSC COQUIVACOA)

Dirección: Aeropuerto Internacional de la Chinita. Maracaibo Edo. Zulia.

Teléfono:

AFTN: SVMCSFSX

- A53 -

SUB CENTRO SAR AMAZONAS (RSC AMAZONAS)

Dirección: Aeropuerto Cacique Aremare.

Teléfono:

SUB CENTRO SAR BOLIVAR (RSC ANGOSTURA)

Dirección: Aeropuerto de Ciudad Bolívar.

Teléfono: SVBCSFSX

SUB CENTRO SAR BARCELONA (RSC ORIENTE)

Dirección: Aeropuerto Internacional "Gnrl. José Antonio Anzoátegui".

Teléfono:

COMUNICACIONES:

El RCC de Maiquetía se mantiene de alerta durante las 24 horas del día, los 365 días del año.

Disponde de comunicaciones en frecuencias HF, VHF (Aeronáutico y Marítimo), UHF, Telefonía Fija y Móvil, Terminal AFTN y Terminal de la Red Digital REDDIG e Internet.

MEDIOS PARA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**SUB CENTRO SAR CENTRAL (RSC CARIBE) MAIQUETÍA EDO.VARGAS**

Se dispone de una Aeronave para Búsqueda y/o Salvamento, según sea el caso, de apoyo por parte de la Fuerza Armada Nacional.

SUB CENTRO SAR OCCIDENTE (RSC COQUIVACOA)

Se dispone de una Aeronave de Ala Fija para Búsqueda y una de Ala Rotatoria para Salvamento, de apoyo por parte de la Fuerza Armada Nacional.

SUB CENTRO SAR AMAZONAS (RSC AMAZONAS)

Se dispone con una Aeronave de Ala Fija para Búsqueda y una de Ala Rotatoria para Salvamento, de apoyo por parte de la Fuerza Armada Nacional.

SUB CENTRO SAR BOLIVAR (RSC ANGOSTURA)

El apoyo aéreo disponible para éste SUB CENTRO SAR , será a requerimiento

SUB CENTRO SAR BARCELONA (RSC ORIENTE)

Se dispone con una Aeronave de Ala Rotatoria para Búsqueda y Salvamento, de apoyo por parte de la Fuerza Armada Nacional.

NOTA: Las Unidades Operativas de la Fuerza Armada Nacional, ubicadas en zonas fronterizas prestarán apoyo aéreo a requerimiento de las Autoridades SAR.de la REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.

El mencionado Apoyo Aéreo, está amparado en acuerdo establecido en Directiva de Apoyo Mutuo entre el Ministerio de la Defensa y Ministerio de Infraestructura. A éste último está adscrito el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, autoridad responsable de la prestación del Servicio

CAPÍTULO IV

1. FUNCIONES, RESPONSABILIDADES Y MECANISMO DE COORDINACION REGIONAL

1.1 Responsabilidades Regionales

1.1.1 De la Oficina Regional Sudamericana

- a) Proporcionar a los Estados SAM, de conformidad con la doctrina de la Organización de Aviación Civil Internacional, el asesoramiento necesario sobre implementación y gestión de los sistemas de búsqueda y salvamento.
- b) Mantener estrecha coordinación con las autoridades responsables del sistema de búsqueda y salvamento en cada uno de los Estados SAM.
- c) Propiciar el foro necesario para la coordinación permanente de los Estados SAM en relación con los sistemas de búsqueda y salvamento.
- d) Promover el uso eficaz y eficiente de los recursos SAR disponibles en la Región SAM
- e) Fomentar la ejecución de ejercicios SAR a nivel Estados de la Región SAM
- f) Coordinar con los Estados SAM las áreas de responsabilidad SAR de cada uno de ellos.

1.1.2 De los Estados SAM

- a) Establecer un sistema de búsqueda y Salvamento en su territorio y aguas jurisdiccionales, siguiendo en lo posible lo recomendado en la doctrina de la Organización de Aviación Civil Internacional, sobre implementación y gestión del sistema antes mencionado.
- b) Generar las leyes y normas que sean necesarias para permitir el funcionamiento del Sistema de Búsqueda y Salvamento en su territorio y aguas jurisdiccionales.
- c) Fomentar y apoyar la participación de los sectores público y privado en las actividades que contribuyan a implementar un Sistema de Búsqueda y Salvamento eficiente y eficaz.
- d) Fomentar la cooperación entre las autoridades marítimas y aeronáuticas de su Estado, a fin de establecer de manera más eficiente, servicios SAR, asegurando que las personas en peligro reciban auxilio en forma oportuna.
- e) Designar la autoridad o autoridades competentes que se harán cargo de los servicios de búsqueda y salvamento en el estado o entidad civil si fuera el caso.
- f) Aprobar el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento del Estado, elaborado por la Autoridad de cada Estado SAM, a cargo del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

- g) Implantar un Sistema de Gestión de la Calidad de los servicios de búsqueda y salvamento en cada dependencia SAR de jurisdicción

1.1.3 De la Autoridad de cada Estado SAM, a cargo del Servicio de Búsqueda y Salvamento

- a) Organizar el sistema SAR de su competencia (marítima y/o aeronáutica), contemplando los aspectos mundiales, regionales y nacionales de los servicios SAR.
- a) Establecer, dirigir y apoyar los servicios SAR Deben promover la organización eficaz de los servicios SAR y de coordinar la realización de las operaciones SAR dentro del área de responsabilidad del mismo.
- b) Supervisar y coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en el ámbito de responsabilidad del Centro Coordinador de Salvamento / Sub-Centro de búsqueda y salvamento.
- c) Deben activar los servicios SAR de acuerdo a la fase de emergencia que corresponda (INCERFA, ALERFA, DETRESFA)
- d) Designar a los Coordinadores de misión SAR que requieran de acuerdo al número de centros coordinadores que disponga el Estado.
- e) Elaborar el plan de operaciones de su respectiva área de responsabilidad, en concordancia con el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento del Estado.
- f) Establecer comités de coordinación en el área de responsabilidad del Centro Coordinador de Salvamento / Sub-Centro de Salvamento, con la finalidad de promover la estrecha coordinación entre las autoridades de las organizaciones civiles o militares de la región, para la prestación de un servicio SAR eficaz. Este comité debe reunirse por lo menos una vez cada semestre, debiendo registrar los acuerdos adoptados y hacerlos de conocimiento de la autoridad Estatal a cargo del Sistema SAR Nacional.
- g) Gestionar y mantener los equipos de personal debidamente calificados y entrenados para actuar en apoyo a la misión SAR.
- h) Gestionar y mantener implementados los medios aéreos, marítimos, terrestres y de comunicaciones que requiere la misión SAR.
- i) Mantener un padrón actualizado de los recursos SAR de su área de responsabilidad.
- j) Realizar operaciones conjuntas con el SAR marítimo (si no estuvieran integrados) para enfrentar siniestros en el mar.

- k) Efectuar periódicamente ejercicios SAR, incluyendo a los Centros /Sub-Centros, Coordinadores de Salvamento adyacentes a fin de desarrollar y mantener una coordinación eficiente entre sus respectivos servicios SAR.
- l) Determinar los lugares dentro de su área de responsabilidad que servirán como aeropuertos, bases aéreas o pistas desde donde se podrá operar en cumplimiento de operaciones SAR.
- m) En las zonas de alto índice de tráfico aéreo, debe preverse contar con medios SAR de alerta capaces de actuar en un tiempo no mayor de 30 minutos
- n) Emitir los documentos que haya dispuesto la autoridad SAR del Estado para dar por cerrada la operación SAR.
- o) Planear y considerar los componentes e infraestructura de apoyo esenciales para los servicios SAR.
- p) Formular, coordinar y evaluar los planes, procedimientos y normas para la cooperación y coordinación SAR de su Estado.
- q) Establecer los Centros Coordinadores de Salvamento o Sub-Centros de Salvamento (aeronáuticos y /o marítimo) considerando los siguientes factores:
 - Tamaño y forma del área de responsabilidad.
 - Densidad y configuración del tráfico (aéreo y/o marítimo)
 - Disponibilidad, distribución, preparación y movilidad de los recursos SAR.
 - Fiabilidad de las redes de comunicaciones.
- r) Promover el uso eficaz de los recursos SAR disponibles.
- s) Coordinar los planes y procedimientos con todos los organismos que apoyen a la misión SAR.
- t) Fomentar la participación en ejercicios combinados con los países de la Región SAM, con la finalidad de optimizar los procedimientos y tecnologías SAR.
- u) Establecer y formular acuerdos con las autoridades SAR de los países limítrofes y de la región que involucren entre otros, la cooperación bilateral SAR, intercambio de información sobre operaciones SAR y la integración con el sistema COSPAS/SARSAT.
- v) Gestionar la implementación adecuada de los Centros Coordinadores de Salvamento y/o Sub-Centros de Salvamento que garantice la operación del servicio SAR las 24 horas y en toda condición meteorológica.
- w) Elaborar el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento del Estado, en concordancia con lo recomendado por los organismos internacionales, y en especial los de la Región SAM.

- x) Planificar y gestionar la instrucción, capacitación y entrenamiento del personal que va a participar en forma directa en los servicios SAR.
- y) Establecer en los acuerdos con los organismos de apoyo de los servicios SAR, que el personal designado para apoyar la misión SAR, este debidamente calificado en las operaciones a ser ejecutadas.
- z) z) Implantar un Sistema de Gestión de la Calidad de los servicios de búsqueda y salvamento en cada dependencia SAR de jurisdicción.

1.1.4

De los Centros Coordinadores de Salvamento de los Estados SAM

- a) Deben promover la organización eficaz de los servicios SAR y de coordinar la realización de las operaciones SAR dentro del área de responsabilidad del mismo.
- b) Supervisar y coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en el ámbito de responsabilidad del Centro Coordinador de Salvamento / Sub-Centro de búsqueda y salvamento.
- c) Deben activar los servicios SAR de acuerdo a la fase de emergencia que corresponda (INCERFA, ALERFA, DETRESFA)
- d) Designar a los Coordinadores de misión SAR que requieran de acuerdo al número de centros coordinadores que disponga el Estado.
- e) Elaborar el plan de operaciones de su respectiva área de responsabilidad, en concordancia con el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento del Estado.
- f) Establecer comités de coordinación en el área de responsabilidad del Centro Coordinador de Salvamento / Sub-Centro de Salvamento, con la finalidad de promover la estrecha coordinación entre las autoridades de las organizaciones civiles o militares de la región, para la prestación de un servicio SAR eficaz. Este comité debe reunirse por lo menos una vez cada semestre, debiendo registrar los acuerdos adoptados y hacerlos de conocimiento de la autoridad Estatal a cargo del Sistema SAR Nacional.
- g) Gestionar y mantener los equipos de personal debidamente calificados y entrenados para actuar en apoyo a la misión SAR.
- h) Gestionar y mantener implementados los medios aéreos, marítimos, terrestres y de comunicaciones que requiere la misión SAR.
- i) Mantener un padrón actualizado de los recursos SAR de su área de responsabilidad.
- j) Realizar operaciones conjuntas con el SAR marítimo (si no estuvieran integrados) para enfrentar siniestros en el mar.

- k) Efectuar periódicamente ejercicios SAR, incluyendo a los Centros /Sub-Centros, Coordinadores de Salvamento adyacentes a fin de desarrollar y mantener una coordinación eficiente entre sus respectivos servicios SAR.
- l) Determinar los lugares dentro de su área de responsabilidad que servirán como aeropuertos, bases aéreas o pistas desde donde se podrá operar en cumplimiento de operaciones SAR.
- m) En las zonas de alto índice de tráfico aéreo, debe preverse contar con medios SAR de alerta capaces de actuar en un tiempo no mayor de una (1) hora.
- n) Emitir los documentos que haya dispuesto la autoridad SAR del Estado para dar por cerrada la operación SAR.
- o) Implantar un Sistema de Gestión de la Calidad de los servicios de búsqueda y salvamento en cada dependencia SAR de jurisdicción.

1.2 Mecanismos de Coordinación Regional

1.2.1 Reuniones Oficiosas de la Organización de Aviación Civil Internacional.

La OACI, propiciará a requerimiento de los Estados miembros, foros que permitan a los mismos intercambiar información, establecer procedimientos de coordinación, así como establecer los medios o canales de comunicación formal para mantener el contacto permanente entre los miembros.

1.2.2 Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas. SICOFAA.

Los Estados de la Región SAM que son miembros integrantes del Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas, deberán establecer los acuerdos pertinentes con las autoridades competentes en su país, a fin de firmar acuerdos que permitan al Estado integrar a su Sistema SAR los canales de comunicación con que cuenta el SICOFAA, logrando de esta manera asegurar otras vías de comunicación entre las dependencias SAR sin necesidad de implementar nuevas redes.

1.2.3 Utilización de los Sistemas de comunicaciones de la Región SAM.

La Región SAM cuenta con un sistema de comunicaciones denominado "REDDIG", el cual, entre otros, tiene implementado circuitos AFTN, los cuales pueden ser aprovechados para mantener un medio de comunicación efectivo entre los Estados SAM, por lo que las autoridades SAR de los estados SAM deben disponer de las medidas necesarias para la disponibilidad inmediata del uso de estos circuitos en apoyo de la misión SAR.

1.2.4 Acuerdos, Convenios y Reuniones bilaterales o multilaterales entre Estados de la Región SAM.

1.2.4.1 La cooperación entre los servicios SAR de Estados adyacentes es esencial para operaciones de búsqueda y salvamento exitosas, puesto que la reunión de los recursos del SAR permite reducir los números de instalaciones y de los servicios que cada estado tiene que disponer individualmente, para cubrir las áreas de búsqueda y también manejar el factor esencial del "tiempo" más eficientemente

1.2.4.2 Los Estados de la región SAM, deberán aprovechar los foros que surgen en el marco de Acuerdos, Convenios y Reuniones que permitan establecer contacto entre las autoridades SAR, con la finalidad de establecer formas de comunicación permanentes entre ellos para acudir en apoyo mutuo en caso de presentarse un incidente SAR, dentro de sus respectivas áreas de responsabilidad SAR.

CAPÍTULO V

RECURSOS HUMANOS

1. FORMACIÓN

1.1 La capacitación para la competencia en cada dependencia SAR es necesaria para mantener y actualizar los conocimientos y las habilidades necesarias para aplicar los procedimientos de búsqueda y salvamento de una manera segura y eficiente. Dicha capacitación incluye un entrenamiento de actualización, suplementario, mejora de habilidades y entrenamiento correctivo.

1.2 La capacitación para la competencia debe ser un requerimiento para todo el personal operacional así como para el personal de apoyo que requiere mantener una vigencia operacional. El propósito de este entrenamiento es el mantener y actualizar los conocimientos y habilidades necesarios para la aplicación de los procedimientos de búsqueda y salvamento de una manera segura y eficiente.

1.3 Las necesidades de capacitación de competencia variarán de una dependencia SAR a otra, por lo tanto, deben ajustarse a cumplir con requerimientos y necesidades propias de cada dependencia.

1.4 La capacitación de competencia puede incluir instrucción de temas obligatorios distribuidos por las autoridades SAR y las dependencias SAR locales.

1.5 Este tipo de programa de entrenamiento debe ser descrito en la directiva de la dependencia SAR.

2. FORMACION DEL PERSONAL

2.1 **Programa de formación del personal SAR:** la formación es esencial para la correcta ejecución y seguridad del personal y material que se encuentra en peligro.

2.2 La formación y la experiencia en operaciones SAR son factores fundamentales para que la respuesta SAR sea adecuada, para ello el personal que integra el sistema SAR debe ser calificado, siendo su objetivo validar la capacidad de las personas para realiza ciertas tareas.

2.3 La formación del personal que integran los medios concurrentes no subordinados al sistema SAR lo proporcionan las unidades rectoras, a las cuales pertenecen esos medios, no obstante para controlar el grado de adiestramiento se desarrollan ejercicios periódicos en los distintos Centros Coordinadores de Salvamento (RCCs) con el fin de mantener un alto grado de alistamiento ante la necesidad de activar el sistema SAR.

2.4 **Titulación y certificación:** Una vez realizada la Capacitación se le expedirán títulos a las personas que reúnan las condiciones necesarias para el servicio como la edad, formación, exámenes, madurez, etc.

2.5 La formación sólo puede proporcionar conocimientos y aptitudes a nivel básico, en cambio, los trámites de calificación y titulación sirven para certificar que se ha adquirido suficiente experiencia y fundamentalmente un buen juicio profesional.

2.6 La formación puede realizarse en diversos emplazamientos, desde lugares de trabajo hasta centros de enseñanzas. Para ello la formación formal se desarrolla en establecimientos expresamente destinados al efecto o bien en aulas preparadas en los lugares de trabajo.

3. EJERCICIOS

3.1 Para alcanzar un alto grado de competencia, todos los medios SAR deberán tomar parte periódicamente en operaciones coordinadas. Cuando el número de operaciones SAR sea bajo, puede recurrirse a los ejercicios, especialmente con los Estados vecinos. Los ejercicios permiten poner a prueba y mejorar los planes y comunicaciones operacionales, aumentar la experiencia, y mejorar las aptitudes de enlace y coordinación. Deberán llevarse a cabo ejercicios a tres niveles.

- a) El tipo de ejercicio más sencillo, que es el de comunicaciones, es el que requiere menos planificación. Consiste en el empleo periódico de todos los medios de comunicación entre los posibles usuarios para asegurarse de su eficaz capacidad.
- b) Un ejercicio de coordinación comprende la simulación de una respuesta ante una crisis basándose en distintos casos. En él intervienen todos los niveles del servicio SAR, pero sin su despliegue. Este tipo de ejercicio necesita considerable planificación, y, en general, se precisan de uno a tres días para su ejecución.
- c) El tercer tipo, que es el ejercicio completo o ejercicio sobre el terreno, difiere de los anteriores en que, efectivamente, se despliegan los medios SAR. Con esto aumenta el alcance de las pruebas del sistema SAR y se añaden limitaciones realistas debido a los tiempos necesarios para salir a las misiones, tránsito y actividades de las unidades de salvamento SAR.

3. LINEAMIENTOS PARA LA PLANIFICACIÓN, COORDINACIÓN Y REALIZACIÓN DE EJERCICIOS SAR EN LA REGION SUDAMERICANA DE LA OACI

1º) OBJETIVO

El objetivo de los ejercicios SAR es poner a prueba y mejorar los planes y comunicaciones operacionales, aumentar la experiencia, y mejorar las aptitudes de enlace y coordinación.

2º) AMPLITUD

Aplicase a todos los Estados de la Región Sudamericana signatarios de la OACI

4 PROCEDIMIENTOS

4.1 Orientaciones Generales

Para la elaboración, ejecución y análisis de los ejercicios deberá ser considerado lo establecido en el Manual IAMSAR – Doc. 9731-NA/958 y las siguientes orientaciones generales:

a) Tipo I: " Ejercicio de Comunicaciones"

Tipo a.1) Ejercicio de comunicaciones ATS/SAR

Este ejercicio debe considerar el vuelo de una aeronave, con o sin el plan de vuelo, en el espacio aéreo controlado o no, sin poseer el Transmisor Localizador de Emergencia (ELT) a bordo.

Tal ejercicio solamente llevará a cabo los procedimientos de comunicaciones, debiendo ser programado sin involucrar los procedimientos de coordinación y los medios aéreos.

Tipo a.2) Ejercicio utilizando ELT

Este ejercicio deberá ser elaborado según lo establecido para el ejercicio Tipo a.I), cuidando que la aeronave objeto de la búsqueda, posea el ELT en las frecuencias(s) 121.5 MHz o 406.0 MHz, y que la señal sea procesada por un Segmento Proveedor Terrestre y encaminada al MCC correspondiente

b) Tipo II: " Ejercicio de Coordinación"

Este ejercicio deberá presentar situaciones que exijan la participación del equipo de coordinación SAR, con la aplicación de procedimientos de comunicaciones y planeamiento, la definición del área de probabilidad específica, la acción de alarmas y de recursos SAR, así como la selección y trazados de padrones de búsqueda apropiados.

En dicho ejercicio podrá ser considerado involucrar o no, el Sistema Cospas-Sarsat.

c) Tipo III: " Ejercicio Completo"

Ese ejercicio caracteriza por incluir todos los ejercicios mencionados anteriormente, involucrando los componentes SAR, debiendo simular, en su mejor y más completa forma posible, una misión real.

Su ejecución a plena escala exige una planificación detallada ya que se despliegan en la práctica los medios SAR y ofrece una experiencia realista detallada. Para esto, siempre si necesitará de un planeamiento previo dónde se definirán cuántos y qué recursos SAR serán empleados y los lugares de actuación.

Tal ejercicio puede ser planeado para localizar un objeto parecido a una aeronave o a un buque ubicado en un lugar desconocido, o bien dedicarse únicamente al salvamento de supervivientes de accidentes aeronáuticos o marítimos

El texto de todos los mensajes intercambiados entre los participantes del ejercicio deberá empezar con las palabras "EJERCICIO SOLAMENTE" para prevenir equívocos. El ejercicio tiene su

término al hallarse el objeto de la búsqueda o al finalizarse los procedimientos de salvamento de los supervivientes.

4.2 Cronograma de Eventos

Para la planificación de los ejercicios, el o los Estados (Organismos SAR) involucrados establecerán, en conjunto, un cronograma de eventos, mirando la ejecución de los ejercicios, de conformidad a la siguiente programación:

- a) TIPO I - "Ejercicio de Comunicaciones" - realización semestral.
- b) TIPO II - "Ejercicio de Coordinación" - realización a cada nueve meses.
- c) TIPO III - "Ejercicio Completo" - realización una vez al año.

Nota: Teniéndose en cuenta que los ejercicios propuestos deberán simular situaciones reales, el Cronograma de Eventos deberá ser clasificado como CONFIDENCIAL, debiendo ser de conocimiento exclusivo del equipo planificador de cada Estado.

5 DISPOSICIÓN ESPECIAL

5.1 Después de la realización de un ejercicio SAR, los RCCs involucrados y, de ser pertinente, el(los) comandante(s) de la(s) aeronave(s) SAR, deberá(n) elaborar el INFORME FINAL DE MISIÓN, a ser analizado por el Equipo Coordinador del evento, en el plazo máximo de 45 (cuarenta y cinco) días después de su final, con miras a utilizarse las enseñanzas adquiridas.

6 DISPOSICIONES FINALES

6.1 Los recursos SAR con sus características de versatilidad, alcance, velocidad y flexibilidad es el más valioso y ágil recurso de un Estado, como respuesta inmediata a los accidentes aeronáuticos y marítimos, calamidades y accidentes naturales.

6.2 Así, es muy importante la consideración de mantener todo el Sistema de Búsqueda y Salvamento entrenado para que, en caso real, la sorpresa y la falta de coordinación no sean factores contribuyentes para el fracaso de una misión.

6.3 La pericia y la eficacia en los entrenamientos constantes facilitarán, sin duda, el logro de búsquedas y salvamentos futuros, ya que el tiempo en esa misión es precioso y muchas vidas pueden salvarse en cuestión de minutos.

CAPÍTULO VI

1. ACUERDOS CON ORGANISMOS DE APOYO EN EL AMBITO NACIONAL Y ACUERDOS CON ORGANISMOS DE OTROS ESTADOS PARA OBTENER APOYO EN AL AMBITO INTERNACIONAL

1.1 En este Capítulo se citan los acuerdos operacionales SAR concertados entre Organismos SAR de los Estados SAM, como también entre los suscriptos entre un Estado SAM con otro Estado situado fuera de la Región SAM.

1.2 Como la información suministrada se adecua al formato-ejemplo que se indica más abajo, si se desea conocer en detalle el contenido de alguno de los acuerdos aquí citados, deberá ser solicitado a las administraciones SAR de los Estados involucrados en dicho acuerdo.

1.3 En los Apéndices C, D y E del documento regional “Material de Orientación para la elaboración de un Plan Nacional de búsqueda y salvamento”, se dispone de ejemplos de acuerdos operacionales internacionales.

Formato-ejemplo

.....Nombre del Estado

..nombre del RCC...

Se dispone de Acuerdo SAR conorganismo y Estado..., mediante el cual se establecemotivo/objetivo del acuerdo.....

ARGENTINA

Argentina / Bolivia

Se dispone de Acuerdo SAR con Bolivia, mediante el cual se establece procedimiento de asistencia recíproca entre los Centros Coordinadores de Salvamento.

Argentina / Brasil

Se dispone de Acuerdo SAR con Brasil, mediante el cual se establece procedimiento de asistencia recíproca entre los Centros Coordinadores de Salvamento.

Argentina / Uruguay

Se dispone de Acuerdo SAR con Uruguay, mediante el cual el RCC Ezeiza brinda el servicio SAR en la SRR Montevideo.

Argentina / Reino Unido

Se dispone de Acuerdo SAR con Reino Unido, el cual establece procedimientos de coordinación SAR a través del RCC Comodoro Rivadavia.

BOLIVIA

.....

BRASIL

Brasil / Argentina

Se dispone de Acuerdo SAR con Argentina, mediante el cual se establece procedimiento de cooperación y comunicaciones directas entre los Centros Coordinadores de Salvamento.

Brasil / Venezuela

Se dispone de Acuerdo SAR con Venezuela, mediante el cual se establece procedimiento de cooperación y comunicaciones directas entre los Centros Coordinadores de Salvamento Amazónico y Maiquetía.

CHILE

.....

COLOMBIA

.....

ECUADOR

.....

FRENCH GUYANA

.....

GUYANA

.....

PANAMA

.....

PARAGUAY

.....

PERU

.....

SURINAME

.....

URUGUAY

Desde el año 1976, se mantiene un Acuerdo con la Rep. Argentina sobre el control del Sector Oriental de la SRR.

VENEZUELA

ACUERDOS NACIONALES:

EL SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO DE VENEZUELA TIENE ACUERDOS INTERNOS CON LOS SIGUIENTES ORGANISMOS GUBERNAMENTALES:

MINISTERIO DE LA DEFENSA:

- Apoyo aéreo en todo el Territorio Nacional.
- Información Meteorológica.

INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUATICOS:

- Coordinación entre los RCC Marítimo y Aéreo para Búsqueda y Salvamento en el mar
- Apoyo Aéreo o Marítimo según sea el caso.

PLAN NACIONAL SAR CONJUNTO:

En la actualidad se están realizando todas las coordinaciones necesarias para la elaboración de un plan nacional que involucre a todos los organismos que tienen responsabilidades de búsqueda, asistencia y salvamento a fin de organizar y armonizar los esfuerzos que en esta materia se realizan.

Los organismos involucrados son:

- INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUATICOS (INEA).
- DIRECCION NACIONAL DE PROTECCION CIVIL Y ADMINISTRACION DE DESASTRES (DNPC).
- COMANDANCIA GENERAL DE LOS BOMBEROS AERONAUTICOS.
- INSTITUTO AUTONOMO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MAIQUETIA (IAAIM).

ACUERDOS INTERNACIONALES:

VENEZUELA/BRASIL

Se dispone de un acuerdo SAR con Brasil, mediante el cual se establece procedimiento de cooperación y comunicaciones directas entre los Centros Coordinadores de Salvamento Amazónico y Maiquetía.

Nota:

Se adelantan coordinaciones con la Republica de Panamá Colombia y Trinidad y Tobago a fin de firmar acuerdos bilaterales en materia SAR.

CAPITULO VII

1. Marcos Regulatorios Nacionales e Internacionales

En este capítulo se incorporarán los marcos regulatorios nacionales e internacionales.

Marco regulatorio nacional

.....(colocar sintéticamente el marco regulatorio del Estado de que se trate).....

Marco regulatorio internacional

OACI

El Convenio sobre Aviación Civil firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, consideró que el desarrollo de la Aviación Civil Internacional podía contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma podía llegar a constituir una amenaza a la seguridad general, igualmente considero que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación, de que depende la paz del mundo.

Por tal motivo se convino en suscribir ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pudiera desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo pudieran establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

Tal como reposa en el Plan de Navegación Aérea Doc.8733 en la Introducción Acápites 15 “La Planificación en las Regiones CAR/SAM se organiza en gran medida a través del mecanismo GREPECAS” y que “El enfoque que se adoptará para la planificación deberá ser semejante al de otras Regiones”. Es importante señalar que como países signatarios del Convenio de Chicago deberíamos tener presente en el desarrollo de este Plan Regional SAR los Artículos 1, 2, 3, 4, 5, 25, 26, 28, 37, 44, 64, 65, 69, 70, 71, 81 y 84, al Convenio, los Anexos 12, 11, 2 y 6, los Documentos 4444 y 9749 (CAR/SAM/3), finalmente considerar el trabajo de las oficinas regionales en la configuración, implementación y seguimiento de los Planes Regionales de Búsqueda y Salvamento.

Página web Oficina Sudamericana de la OACI: www.lima.icao.int

OMI: Organización Marítima Internacional (Hacer una descripción de la organización y los acuerdos con la OACI).

IAMSAR: Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y marítimos de Búsqueda y Salvamento (Hacer una descripción).

CORPAS SARSAT:

El sistema COSPAS-SARSAT opera bajo la autoridad del Convenio Internacional del Programa COSPAS-SARSAT firmado entre Canadá, Francia, la Unión Soviética y los Estados Unidos. Este convenio se firmó el 1º de julio de 1988 en París, Francia. Desde entonces, las responsabilidades de la ex-Unión Soviética han sido asumidas por la Federación Rusa. Este convenio internacional demuestra el sólido compromiso de los signatarios para la operación estable y duradera del sistema COSPAS-SARSAT. El Convenio alienta la participación internacional en forma individual ya sea a través de la Organización Marítima Internacional (IMO — *International Maritime Organization*) o de la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO — *International Civil Aviation Organization*), donde se ha depositado el Convenio.

Página web: www.cospas-sarsat.org.

FIN