

PROCEDIMIENTOS GENERALES –
SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

PROGEN - SAR

ANAC |

AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

PROCEDIMIENTOS GENERALES –
SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

PROGEN - SAR

ÍNDICE

	Página
PRÓLOGO	5
CAPÍTULO 1. Definiciones	9
CAPÍTULO 2. Generalidades	13
2.1 Misión del Servicio SAR Aeronáutico	13
2.2 Funciones del Proveedor del Servicio SAR Aeronáutico	13
CAPÍTULO 3. Componentes del Sistema SAR Aeronáutico	15
3.1 Región de Búsqueda y Salvamento (SRR)	15
3.2 Centro de Control de Misión (MCC)	15
3.3 Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC)	16
3.4 Subcentro de Búsqueda y Salvamento (RSC)	17
3.5 Puestos de Alerta	18
3.6 Brigadas de Búsqueda y Salvamento	18
CAPÍTULO 4. Formación, Certificación y Ejercicios	21
4.1 Formación	21
4.2 Ejercicios	21
4.3 Certificación	23
CAPÍTULO 5. Organización del Servicio	25
5.1 Responsabilidades y atribuciones	25
CAPÍTULO 6. Comunicaciones	27
6.1 Comunicaciones de socorro	27
CAPÍTULO 7. Operaciones SAR	31
7.1 Consideraciones Generales	31
7.2 Fases de Emergencia	31
7.3 Fase de Incertidumbre	31
7.4 Fase de Alerta	31
7.5 Fase de Peligro	32
7.6 Actividades generales de una operación SAR	32
7.7 Procedimientos iniciales del RCC o RSC al recibir una alerta	36
7.8 Aspectos a tener en cuenta por parte del SMC	37
7.9 Urgencia de la respuesta	38
CAPÍTULO 8. Conclusión de las operaciones SAR aeronáuticas	39
8.1 Generalidades	39
8.2 Cierre de un caso SAR Aeronáutico	39
8.3 Suspensión de las operaciones de búsqueda	39

8.4	Reanudación de las operaciones de búsqueda	40
8.5	Informes finales	40

APÉNDICES

APÉNDICE 1	Abreviaturas	A1-1
APÉNDICE 2	Formato de los mensajes	A2-1
APÉNDICE 3	Frases normalizadas y señales	A3-1
APÉNDICE 4	Formulario de Notificación Inicial	A4-1
APÉNDICE 5	Formulario de Informe de Situación (SITREP)	A5-1
APÉNDICE 6	Equipamiento para los RCC/RSC	A6-1
APÉNDICE 7	Guía de Procedimientos Generales ante una Fase de Emergencia	A7-1

PRÓLOGO

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y FINALIDAD DEL DOCUMENTO

1.1 El documento Procedimientos Generales – Servicio de Búsqueda y Salvamento (PROGEN SAR), detalla los procedimientos, conceptos y principios básicos del Servicio SAR Aeronáutico que han de aplicar las dependencias del Servicio de Búsqueda y Salvamento (denominado en forma abreviada “Servicio SAR”) para el desarrollo de sus actividades.

1.2 El presente documento está dirigido a todos aquellos Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) que presten servicios al Estado Argentino y que tengan a su cargo la provisión del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, constituyendo este último un servicio público esencial.

1.3 Los procedimientos aquí establecidos tienen carácter obligatorio para el Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

1.4 El Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico podrá utilizar las técnicas de búsqueda y salvamento descritas en detalle en el “Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento – IAMSAR”, las cuales son aceptables para la Autoridad Aeronáutica.

1.5 Los aspectos normativos generales y la fiscalización de dicho Servicio están a cargo de la Autoridad Aeronáutica, quién realizará las inspecciones y/o auditorías que estime necesarias en las correspondientes dependencias del Servicio SAR Aeronáutico, a fin de supervisar el correcto funcionamiento de las mismas.

1.6 El presente documento permitirá que las personas encargadas de planificar, establecer y coordinar el Servicio SAR Aeronáutico comprendan mejor los siguientes aspectos:

- 1º) Funciones e importancia del Servicio SAR Aeronáutico;
- 2º) Componentes esenciales para el Servicio SAR Aeronáutico;
- 3º) Principios básicos de la gestión del Servicio SAR Aeronáutico;
- 4º) Funciones y requisitos de las comunicaciones SAR; y
- 5º) Formación necesaria para planificar y coordinar las operaciones SAR Aeronáuticas.

2. ANTECEDENTES DE CREACIÓN DEL SERVICIO

2.1 La República Argentina, como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a la que se adhirió en el año 1946 por Decreto N° 15.110 en cumplimiento del artículo 25 del Convenio de Aviación Civil Internacional, creó en el año 1947 el Servicio de Búsqueda y Salvamento a través del Decreto N° 39.829, -el cual se transcribe en el párrafo siguiente-. Mediante este Decreto, la República Argentina se compromete a la prestación de un Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

2.2.1.1 Decreto N° 39.829

Buenos Aires, 19 de diciembre de 1947.

Visto el expediente “S” N° 20.776 cde. 8 (DGAC) letra R N° 11.876 (Secre. Aer.), lo propuesto por el Secretario de Aeronáutica y

CONSIDERANDO:

Que la adhesión de la República Argentina a la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) significa la obligación de cooperar en la estructuración de la Aviación Civil Internacional aceptando los compromisos contraídos en las reuniones del citado Organismo;

Que en la primera Asamblea realizada en Montreal y en las reuniones regionales de América del Sud y del Atlántico Sud; celebrada por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) en Lima y Río de Janeiro, respectivamente; se han aprobado las Normas y Procedimientos para el Servicio de Búsqueda y Salvamento para la navegación aérea y se ha fijado el 1º de Enero de 1948 como la fecha en que debe entrar en funcionamiento ese servicio;

Que para poder cumplir adecuadamente con las tareas que han de significar el funcionamiento del Servicio de Búsqueda y Salvamento en nuestro país, es menester estructurar un Organismo dotado del personal técnico y proveerlo de los elementos para su mejor desempeño y funcionamiento;

Que la organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento en la República Argentina requerirá la coordinación de los elementos de diversos organismos estatales, mixtos y privados;

Que esa coordinación se conseguirá por medio de un Organismo dotado de autonomía y flexibilidad que le permitan con la celeridad imprescindible que asegure su eficiencia;

Que su dependencia debe garantizar el contacto directo con aquellas autoridades del país y organismos que concurren con sus fuerzas al cumplimiento de sus funciones;

Que por lo expuesto y en atención a la misión que tiene asignada la Secretaría de Aeronáutica, le compete la coordinación de los esfuerzos de los diversos organismos concurrentes;

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA

Artículo 1º: Créase el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico que funcionará con dependencia de la Secretaría de Aeronáutica.

Artículo 2º: Son misiones del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico:

- a) Organizar un Servicio de Búsqueda y Salvamento de aeronaves en peligro o accidentadas para el rescate de pasajeros, tripulantes y material, así como para prestar colaboración o cooperación en caso de siniestro.
- b) Coordinar los Servicios de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico con los de tierra y mar de todos los organismos concurrentes.

Artículo 3º: Concurrirán con sus esfuerzos al mejor funcionamiento del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, todos los organismos estatales y privados del país, a cuyo fin y para coordinar esos esfuerzos, autorizase al Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, para dirigirse directamente a las Autoridades Nacionales, Provinciales y Municipales y organismos privados con el fin de efectuar gestiones y solicitar la colaboración necesaria para el mejor cumplimiento de las misiones asignadas en el Artículo 2º del presente decreto.

Artículo 4º 5º y 6º: de forma.

3. AUTORIDADES.

3.1 La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) es la Autoridad Aeronáutica designada por el Estado Nacional y es el organismo responsable de regular, supervisar y fiscalizar las actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico en base a las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otros organismos en la materia.

3.2 Asimismo, la Autoridad Aeronáutica define las políticas y la planificación estratégica del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de la República Argentina.

3.3 La Autoridad Aeronáutica es la responsable de elaborar las enmiendas necesarias al presente documento e informar al Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la República Argentina sobre los cambios regulatorios efectuados.

3.4 Las actualizaciones se realizan de acuerdo a los procedimientos internos de la Autoridad Aeronáutica. Concluido el mencionado procedimiento, se dispondrá su publicación en el sitio web de la ANAC, donde se presentará un ejemplar completo del PROGEN-SAR con todas las enmiendas incorporadas, detallándose en las páginas interiores el historial de cada enmienda.

4. IMPLANTACIÓN

4.1 La implantación de los procedimientos incumbe al Proveedor del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, y su aplicación a operaciones reales sólo se hace, después de que la Autoridad Aeronáutica los ha puesto en vigor y notificado previamente al mismo. No obstante, a fin de facilitar el proceso de implantación, los procedimientos se han redactado en términos que permiten la utilización directa por parte del personal del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

5. REGLAS DE INTERPRETACIÓN

5.1 En el contexto del presente documento se aplica la siguiente

terminología: 1º) **“Debe”/“n”**: Indica un requisito obligatorio.

2º) **“Deberá”/“n”**: Indica un requisito obligatorio.

3º) **“Aceptable”**: Significa que la Autoridad Aeronáutica ha analizado el método, el procedimiento o la política y que no ha objetado ni aprobado la implementación o el uso propuesto para dicho método, procedimiento o política.

4º) **“Demostrar”**: A menos que el contexto lo requiera de otro modo, significa demostrar a satisfacción de la Autoridad Aeronáutica.

5º) La frase **“y de la manera prescrita por la Autoridad Aeronáutica”**: significa que la Autoridad Aeronáutica ha emitido por escrito una política o una metodología que impone un requisito obligatorio en el caso de que dicha política o metodología escrita establezca una obligación mediante el uso de la palabra **“deberá/n”**, o establezca un requisito aceptable pero no único, en el caso de que dicha política o metodología escrita indique **“podrá/n”**.

6º) **“Puede”**: se usa para permitir el uso del propio criterio para realizar el acto prescrito. Las frases **“ninguna persona puede...”** o **“una persona no puede...”**: significan que a ninguna persona se le requiere, autoriza o permite realizar el acto prescrito.

7º) A menos que el contexto lo requiera de otro modo:

- a) Las palabras que se expresan en singular incluyen el plural. Las palabras que se expresan en plural incluyen el singular; y
- b) Las palabras que se expresan en género masculino incluyen el femenino. El modo imperativo excluye la discusión del cumplimiento.

8º) Texto que compone al PROGEN-SAR:

- a) **Apéndices**: Con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de este documento.

-
- b) **Definiciones:** Las definiciones de la terminología empleada en las normas que no es explícita porque no tiene significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente, pero son parte esencial de cada una de las normas en que se usa el término, ya que cualquier cambio en el significado de estas afectaría la disposición.
 - c) **Tablas y Figuras:** Aclaran o ilustran la norma, a las cuales éstos hacen referencia, forman parte de la norma y tienen el mismo carácter.
 - d) **Notas:** Intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencia acerca de las normas que se trata, sin formar parte de tales normas.
-

Capítulo 1

DEFINICIONES

En el presente documento los términos y expresiones indicados a continuación tienen los significados siguientes:

Autoridad Aeronáutica. Entidad designada por el Estado encargada de la administración de la aviación civil. En la República Argentina la entidad a cargo es la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Nota. — Véase Código Aeronáutico Ley 17285, Decreto N° 239/2007 y Decreto N° 1770/2007.

Brigada de Búsqueda y Salvamento. Recurso móvil compuesto por personal competente y dotado de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.

Nota. — El término “Brigada de Búsqueda y Salvamento” también es utilizado para referirse a la “Unidad de Búsqueda y Salvamento (SRU)”.

Búsqueda. Operación coordinada normalmente por un RCC o RSC, en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro.

Caso SAR: Toda actividad desarrollada por el Proveedor del Servicio SAR a partir del momento de la declaración de una Fase de Emergencia hasta el cierre de la misma.

Cierre de Misión SAR: Cese definitivo de las operaciones de búsqueda y salvamento durante una Misión SAR.

Centro de Control de Área (ACC). Dependencia establecida para facilitar Servicio de Control de Tránsito Aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Centro de Información de Vuelo (FIC). Dependencia establecida para facilitar Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta.

Centro Coordinador de Salvamento (RCC). Dependencia encargada de promover la buena organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una Región de Búsqueda y Salvamento.

Centro Coordinador de Salvamento Conjunto (JRCC). Centro Coordinador de Salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento, tanto aeronáuticas como marítimas.

Centro de Control de Misiones (MCC). Parte del sistema COSPAS-SARSAT que recibe los mensajes de alerta procedentes de terminales locales de usuario u otros Centros de Control de Misiones, y los distribuye entre los Centros Coordinadores de Salvamento apropiados u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.

Coordinador de Aeronaves (ACO). Persona o equipo de personas que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR para ayudar al Coordinador de la Misión SAR y al Coordinador en el Lugar del Siniestro.

Nota. — EL ACO será seleccionado en base a su idoneidad para la coordinación de operaciones aéreas, será designado por el SMC y reportará directamente a éste (o al OSC cuando lo haya) durante el transcurso de la Misión SAR Aeronáutica.

Coordinador de la Misión de Búsqueda y Salvamento (SMC). Persona asignada temporalmente para coordinar la respuesta a una situación de peligro real o aparente.

Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (SC). Funcionario perteneciente a una Administración que tiene a su cargo la responsabilidad general de establecer y prestar servicios SAR y de asegurar que la planificación de dichos servicios se coordine debidamente.

Coordinador en el Lugar del Siniestro (OSC). Persona designada para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en un área determinada.

Fase de alerta. Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Fase de emergencia. Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

Fase de incertidumbre. Situación en la cual existen dudas acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Fase de peligro. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes, están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Incidente SAR: Todo hecho o suceso en el cual se ha dado intervención al Proveedor del Servicio SAR Aeronáutico ante la incertidumbre acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Nota. — Algunos ejemplos de incidentes SAR son: recepción de una alerta satelital del MCC relacionada con la activación de un ELT; notificación de una dependencia ATS respecto a pérdida de contacto con una aeronave; denuncia de algún testigo reportando anomalías de una aeronave en vuelo; entre otros.

Medio concurrente. Todo organismo público o privado que aporta sus recursos humanos y/o materiales para una operación de búsqueda y salvamento.

Medio de Búsqueda y Salvamento. Todo recurso móvil, incluidas las brigadas de búsqueda y salvamento, que se utiliza en las operaciones de búsqueda y salvamento.

Misión de Búsqueda y Salvamento Aeronáutica. Conjunto de operaciones coordinadas, entre el Servicio SAR Aeronáutico y los medios concurrentes, para la búsqueda y salvamento de una aeronave y sus ocupantes.

Objeto de la búsqueda. Aeronave que ha desaparecido o se encuentra en peligro, o superviviente u objetos de la búsqueda conexos o evidencia en que se basa la realización de la búsqueda.

Operación SAR. Despliegue de uno o más medios SAR durante el transcurso de una Misión SAR.

Operador SAR. Titular de un Certificado de Idoneidad Aeronáutica que le permite desempeñar funciones en una dependencia del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico. Documento emitido por la Autoridad Aeronáutica en el cual se establece la organización nacional del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, sus propósitos y conceptos generales.

Proveedor de Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico. Organización expresamente designada por el Estado Nacional, responsable de suministrar el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

Puesto de alerta. Toda instalación destinada a servir de intermediaria entre una persona que notifica un incidente y un Centro Coordinador de Salvamento o Subcentro de Salvamento.

Región de Búsqueda y Salvamento (SRR). Área de dimensiones definidas asociada a un RCC, dentro de la cual se prestan Servicios de Búsqueda y Salvamento.

Salvamento. Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles asistencia médica inicial o de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro.

Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR). Desempeño de las funciones de supervisión, comunicación,

coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

Suspensión de Operaciones SAR: Aplazamiento de las operaciones de búsqueda y salvamento.

Sistema COSPAS-SARSAT. Sistema satelital proyectado para detectar y localizar balizas de socorro activadas que transmiten en la banda de frecuencias de 406,0 - 406,1 MHz.

Subcentro de Salvamento (RSC). Dependencia subordinada a un Centro Coordinador de Salvamento (RCC), establecida para complementar la función de éste según determinadas disposiciones de las autoridades competentes.

Subregión de Búsqueda y Salvamento (SRS). Zona específica de una Región de Búsqueda y Salvamento asociada a un Subcentro de Búsqueda y Salvamento.

Transmisor de Localización de Emergencia (ELT). Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede ser de activación automática al impacto o bien ser activado manualmente. Existen los siguientes tipos de ELT:

- a) **ELT fijo automático [ELT (AF)]:** ELT de activación automática que se instala permanentemente en la aeronave;
- b) **ELT portátil automático [ELT (AP)]:** ELT de activación automática que se instala firmemente en la aeronave, pero que se puede sacar de la misma con facilidad;
- c) **ELT de desprendimiento automático [ELT (AD)]:** ELT que se instala firmemente en la aeronave y que se desprende y activa automáticamente al impacto. También puede desprenderse manualmente;
- d) **ELT de supervivencia [ELT (S)]:** ELT que puede sacarse de la aeronave, que está estibado de modo que su utilización inmediata en caso de emergencia sea fácil y que puede ser activado manualmente por los sobrevivientes.

Unidad de Búsqueda y Salvamento (SRU). Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo adecuado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.

Página dejada intencionalmente en blanco

CAPÍTULO 2

GENERALIDADES

2.1 MISIÓN DEL SERVICIO SAR AERONÁUTICO

2.1.1 Organizar y coordinar los esfuerzos de los organismos estatales y/o privados que concurren con sus medios a la búsqueda y salvamento de aeronaves en peligro o accidentadas para el rescate de personas, tripulantes y material, cooperar en caso de siniestro con los demás sistemas colaterales y conducir la ejecución de las operaciones a través de los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) dentro de las áreas de responsabilidad.

2.2 FUNCIONES DEL PROVEEDOR DEL SERVICIO SAR AERONÁUTICO

2.2.1 El Proveedor SAR tendrá las siguientes funciones:

- 1º) Establecer su organización y elaborar procedimientos de funcionamiento interno y de coordinación para las Misiones SAR Aeronáuticas, adecuándolos a los requisitos especificados por la Autoridad Aeronáutica en las RAAC Parte 212, en el presente documento, y a las normas que ésta oportunamente emita.
- 2º) Equipar y mejorar continuamente el estado de adiestramiento y alistamiento del Servicio SAR Aeronáutico a su cargo, a fin de poder actuar en forma inmediata en caso de ser requerido.
- 3º) Colaborar con la Autoridad Aeronáutica en la elaboración del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico a fin de planificar y anticipar requerimientos futuros.
- 4º) Elaborar y presentar a la Autoridad Aeronáutica toda información relacionada con el estado del Servicio SAR Aeronáutico, a fin de ser publicado en la documentación de Información Aeronáutica pertinente.
- 5º) Mantener actualizada la documentación operativa y administrativa del Servicio SAR Aeronáutico, la cual estará disponible ante cualquier requerimiento o actividad de fiscalización realizada por la Autoridad Aeronáutica.
- 6º) Mantener estrecho contacto y colaboración con organismos nacionales e internacionales que sirvan a los fines del Servicio SAR, dando intervención a la Autoridad Aeronáutica.
- 7º) Prever, elaborar y mantener actualizadas las Cartas para las Operaciones suscriptas con los organismos nacionales e internacionales que estén en condiciones de aportar sus medios al momento de ser requeridos para una Misión SAR Aeronáutica. En dichos documentos, se detallarán los arreglos de coordinación para la utilización de los medios aéreos, terrestres o marítimos y del personal necesario por parte del RCC que tenga a cargo una Misión SAR. En toda elaboración y rúbrica de las Cartas para las Operaciones se dará intervención previa a la Autoridad Aeronáutica.
- 8º) Planificar y coordinar las operaciones SAR Aeronáuticas.
- 9º) Organizar y ejecutar los ejercicios SAR que deben realizar periódicamente los RCC.
- 10º) Controlar que los RCC y RSC cumplan con sus funciones en forma permanente y según las regulaciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica.
- 11º) Desarrollar toda otra actividad que surja de sus tareas, las complementarias de las mismas y las necesarias para su administración interna.

2.2.2 El establecimiento, supresión o cambios de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten al Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, y proporcionados de conformidad con los procedimientos especificados en este documento, deben ser notificados a la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO 3

COMPONENTES DEL SISTEMA SAR AERONÁUTICO

3.1 REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SRR)

3.1.1 La Región de Búsqueda y Salvamento (SRR) comprende una zona de dimensiones definidas, asociada a un Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC), en la que se presta el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, siendo éste responsable de la planificación y la coordinación de búsqueda y salvamento en caso de ser necesario.

3.1.2 El establecimiento del Servicio SAR Aeronáutico requiere de una o varias SRR, así como la capacidad de recibir alertas y de coordinar y prestar el Servicio SAR Aeronáutico en cada SRR. Todas las SRR tienen características propias en lo que respecta al transporte, el clima, la topografía y su naturaleza física. Estos factores crean una serie de problemas diferentes para las operaciones SAR en cada una de ellas, e influyen en la elección y composición de los servicios, los medios, el equipo y el personal necesarios para llevar a cabo las operaciones.

3.1.3 Los componentes principales del sistema son los siguientes:

- 1º) Las comunicaciones dentro de la SRR y con los Servicios SAR externos;
- 2º) Un RCC para planificar y coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico;
- 3º) Uno o varios RSC, si es necesario, para que presten apoyo al RCC dentro de la SRR;
- 4º) Medios SAR, incluidas Brigadas de Búsqueda y Salvamento dotadas de equipamiento especial y personal capacitado, así como otros recursos que se puedan utilizar al realizar las operaciones SAR Aeronáuticas;
- 5º) Asesoramiento médico, asistencia médica y medios de evacuación;
- 6º) La designación de un Coordinador en el Lugar del Siniestro (OSC), según proceda, para que coordine las actividades en el lugar del siniestro de todos los medios que participen en las operaciones; y
- 7º) Medios de apoyo para facilitar las operaciones SAR Aeronáuticas.

3.1.4 Los límites de las SRR se establecen principalmente para fines generales de planificación y prestación del Servicio SAR Aeronáutico por parte del RCC; no obstante, en caso de tomar conocimiento de que una aeronave se encuentra en peligro, nunca debe permitirse que se conviertan en obstáculos para la acción efectiva de la operación SAR.

3.2 CENTRO DE CONTROL DE MISIÓN (MCC)

3.2.1 El Centro de Control de Misión (MCC) es parte del sistema de COSPAS-SARSAT que acepta los mensajes de alerta, procedentes de terminales locales de usuario u otros Centros de Control de Misión, y los distribuye entre los Centros Coordinadores de Salvamento apropiados u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.

3.2.1.1 El Centro de Control de Misión Argentino (ARMCC), tiene como misión distribuir la información de alertas de peligro y datos de localización, usando facilidades espaciales y terrestres para detectar y localizar las señales de radiobalizas de emergencia, a fin de ayudar en las operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR) dentro del área de servicio asignado al ARMCC.

3.2.1.2 El ARMCC y el segmento terreno argentino es mantenido y operado las VEINTICUATRO HORAS (24) del día, los SIETE (7) días de la semana, en forma conjunta por personal de la Armada Argentina y de la Aérea Argentina, especialmente seleccionados e instruidos bajo la responsabilidad del SASS (Servicio de Alerta y Socorro Satelital)

3.3 CENTRO COORDINADOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (RCC)

3.3.1 Generalidades y funcionamiento del RCC

3.3.1.1 El Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC) es el centro de operaciones encargado de promover la organización eficaz del Servicio SAR Aeronáutico y de planificar y coordinar la realización de las operaciones SAR dentro de una Región de Búsqueda y Salvamento (SRR).

3.3.1.2 Todos los RCC funcionarán en forma ininterrumpida, todos los días del año, durante las VEINTICUATRO (24) horas del día. Para tal fin, el Proveedor SAR establecerá una dotación de personal idóneo y suficiente.

3.3.1.3 Durante la ejecución de las misiones SAR, el RCC se conducirá en forma independiente, teniendo subordinados durante las operaciones tanto a los medios propios, como los que faciliten los organismos concurrentes estatales y privados.

3.3.1.4 Siempre que sea factible, el Proveedor SAR deberá considerar la posibilidad de combinar sus recursos SAR en un RCC Conjunto (JRCC) que sea responsable tanto de los sucesos aeronáuticos como marítimos, o bien ubicar su RCC aeronáutico junto al marítimo, en un mismo lugar. Esto sería especialmente necesario, para cubrir la prestación del Servicio SAR Aeronáutico en el espacio aéreo que se encuentre en la región marítima y oceánica bajo jurisdicción argentina.

3.3.1.5 Los responsables jerárquicos de la prestación del Servicio SAR Aeronáutico deberán cerciorarse de que los RCC conocen perfectamente la capacidad de los medios concurrentes que disponen para las operaciones SAR en su SRR. De manera colectiva, estos medios son de los que se sirven los RCC para llevar a cabo sus operaciones. Si los medios disponibles en algunas partes de la SRR no pueden proporcionar asistencia adecuada, se deberán tomar medidas para facilitar medios adicionales.

3.3.1.6 Un RCC deberá estar ubicado donde pueda desempeñar eficazmente sus funciones dentro de una SRR.

Nota. — El RCC puede utilizar los edificios de una instalación existente adecuada. A menudo, los organismos responsables de las comunicaciones, defensa, el cumplimiento de la ley, los servicios aeronáuticos y marítimos y otros cometidos esenciales tienen un centro de operaciones que se puede adaptar rápidamente para que lo utilice también el RCC. Esos centros, si bien no se dedican exclusivamente a operaciones SAR, pueden actuar como un RCC además de desempeñar sus otras funciones, siempre que los centros y su personal satisfagan los requisitos exigidos para búsqueda y salvamento. Con esto se aprovecha el equipo existente y personal capacitado y experimentado. Sin embargo, deberá considerarse la posibilidad de utilizar personal o espacio adicional en función del número previsto de operaciones SAR y de su complejidad. Además, el RCC puede estar ubicado próximo a un centro adecuadamente equipado, tal como un Centro de Información de Vuelo (FIC) o un Centro de Control de Área (ACC), de manera que se puedan reducir al mínimo los medios de comunicación adicionales.

3.3.1.7 El Proveedor SAR deberá satisfacer los requisitos de equipamiento para los RCC que se describen en el Apéndice 6 del presente documento.

3.3.1.8 Cuando no es posible establecer un JRCC, los RCC Aeronáuticos deberán realizar las gestiones pertinentes a fin de obtener apoyo mutuo con los RCC Marítimos en lo que respecta a comunicaciones y personal. Una cooperación directa y estrecha entre dichos RCC permitirá reducir los costos al mínimo, mejorar la coordinación y asegurar una utilización eficaz de los recursos.

3.3.1.9 El RCC está integrado por:

- 1º) Dotación del RCC: estará constituida por personal que cumple con los requisitos establecidos, para planificar y coordinar las operaciones SAR aeronáuticas. Si la dotación del RCC debe desempeñar otras tareas, además de las de búsqueda y salvamento, habrá que considerar las funciones adicionales cuando se determinen las necesidades de personal. El número de personas requerido puede variar en función de las necesidades locales, la densidad del tránsito, las condiciones estacionales, las condiciones meteorológicas y otras condiciones relativas a la búsqueda y el salvamento. Un RCC debe estar en un estado de funcionamiento permanente. Si un RCC no mantiene una dotación permanente, o sólo está de servicio una persona capacitada del RCC, se deberán tomar medidas para que haya personal de reserva al que se pueda movilizar rápidamente.
- 2º) Jefe del RCC: si bien el Jefe del RCC puede ser una persona que también realice otras funciones, éste será responsable de organizar los preparativos, planes y arreglos adecuados, así como supervisar dicha dependencia, a fin de asegurar que cuando surja la necesidad de efectuar una operación SAR, éstas se puedan ejecutar en forma inmediata y eficaz.
- 3º) Coordinador de la Misión SAR (SMC): se deberá designar UN (1) SMC para cada Misión SAR Aeronáutica. Se dispondrá, las 24 horas del día, de personal que cuente con la capacitación y certificación para desempeñar dicha función. Esta es una función temporal que puede desempeñar el Jefe del RCC, o quien éste disponga, con la asistencia de tanto personal como sea necesario.

3.3.2 Plan de Operaciones

3.3.2.1 Cada RCC es responsable de elaborar, y mantener actualizado, un plan de operaciones detallado para la realización de Misiones SAR Aeronáuticas en su SRR y de actividades coordinadas con las SRR adyacentes. Estos planes deberán abarcar toda la SRR y estar basados en acuerdos establecidos entre el Servicio SAR Aeronáutico y los medios concurrentes que actuarán en las operaciones SAR. La finalidad de estos planes es que sean una ayuda valiosa en los procesos de planificación de la búsqueda y coordinación de las operaciones SAR, en los cuales el tiempo es un elemento crítico. El plan de operaciones debe especificar los detalles, a nivel operacional, de las operaciones SAR aeronáuticas.

3.3.2.2 Los RCC y RSC deberán desarrollar un Plan de Operaciones que:

- 1º) Se ajusten a las prescripciones de las RAAC - Parte 212, del presente documento y a las que oportunamente establezca la Autoridad Aeronáutica;
- 2º) Abarque los diferentes tipos de emergencia que se podrían presentar en una SRR;
- 3º) Se examine y actualice periódicamente, al menos, cada SEIS (6) meses;
- 4º) Sea identificable, de rápido acceso y pueda ser fácilmente utilizado por el personal SAR aeronáutico; e
- 5º) Incluya los siguientes aspectos:
 - procedimientos para la coordinación SAR y tipos de operaciones SAR;
 - tareas del personal asignado a las operaciones SAR;
 - medios de búsqueda y salvamento;
 - comunicaciones;
 - información operacional; y
 - formación profesional.

3.4 SUBCENTRO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (RSC)

3.4.1 Puede haber ocasiones en que un RCC no esté en condiciones de ejercer un control directo y eficaz de los medios SAR en un área situada dentro de una SRR, en cuyo caso deberá establecerse un Subcentro de Búsqueda y Salvamento (RSC) con su Subregión de Búsqueda y Salvamento (SRS) correspondiente.

Nota. — Ejemplos de estos casos son:

1º) Cuando los medios de comunicación en parte de una SRR no son adecuados para mantener una estrecha coordinación entre el RCC y los medios SAR que hay en la misma;

2º) Cuando resulte más eficaz mantener un control local de las operaciones SAR aeronáuticas.

3.4.1.1 En estos casos, el RCC podrá delegar parte de su responsabilidad, o toda ella, a un RSC incluidas las comunicaciones, la planificación de la búsqueda y la organización de los medios SAR. La aptitud de un RSC puede ser igual a la de un RCC. Cuanto más compleja sea la administración o cuanto peores sean las comunicaciones, mayor deberá ser la autoridad que se delegue al RSC. Sus necesidades de personal, equipo y alojamiento serán entonces análogos a las del RCC.

3.4.1.2 Los RSC podrán ser permanentes o transitorios para los casos en que exista la necesidad del traslado de un Coordinador de la Misión de Búsqueda y Salvamento (SMC) o del Coordinador en el Lugar del Sinistro (OSC) para un mejor gerenciamiento de los recursos y medios disponibles.

3.4.1.3 El Proveedor SAR deberá satisfacer los requisitos de equipamiento para los RSC que se describen en el Apéndice 6 del presente documento.

3.4.2 Emplazamiento

3.4.2.1 Los Subcentros de Búsqueda y Salvamento serán emplazados conforme al análisis de pautas geográficas, comunicaciones, disponibilidad de recursos y densidad de tránsito aéreo, entre otras.

3.5 PUESTOS DE ALERTA

3.5.1 Los Puestos de Alerta deberán establecerse en aquellos lugares en los que un testigo notificaría, o se espera que notifique, cualquier suceso anormal, incidente o accidente de aeronave.

Nota. — Ejemplos de Puestos de Alerta son: Destacamentos de Policía, Prefectura o Gendarmería; Puestos Militares; Aeroclubes y delegaciones de reparticiones públicas, entre otras.

3.5.2 Cuando se haya designado a una instalación como Puesto de Alerta, el Proveedor SAR deberá coordinar, con el personal de dichos puestos, la manera o el sistema de comunicación más rápido y seguro que empleará para comunicarse con el RCC, RSC o con la dependencia ATS más próxima.

3.5.3 Adicionalmente, el Proveedor SAR considerará la utilización de distintos medios para informar a la población, el sistema de comunicación a utilizar (números telefónicos, direcciones de correo electrónico, sitios web, redes sociales, etc.) para comunicarse con el RCC, RSC o la dependencia ATS más próxima.

3.5.4 Las comunicaciones entre los Puestos de Alerta y el RCC, los RSC, las dependencias ATS o los organismos locales de salvamento, deberán ser efectuadas mediante canales accesibles, rápidos y seguros.

3.5.5 Los medios de comunicación y los puntos de contacto referidos en los párrafos anteriores deberán ser verificados y actualizados por el Proveedor SAR, al menos, cada SEIS (6) meses.

3.6 BRIGADAS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

3.6.1 El Proveedor SAR, solicitará ayuda preferentemente a organismos de las Fuerzas Armadas o de Seguridad, a fin de obtener principalmente:

1º) Brigadas de Búsqueda y Salvamento con el equipo necesario para operaciones aéreas, terrestres o en el agua, (brigadas aéreas, terrestres o acuáticas respectivamente), incluyendo grupos de paracaidistas (éstos se consideran brigadas terrestres a pesar de que para su misión sea necesario transportarlos por vía aérea);

- 2º) Asistencia médica y hospitalización;
- 3º) Medios de transporte y de comunicaciones;
- 4º) Instalaciones de escucha de radio;
- 5º) Equipos de emergencia y de supervivencia debidamente embalados para su lanzamiento a los supervivientes.

3.6.2 Elección de las Brigadas de Búsqueda y Salvamento.

3.6.2.1 Además de los organismos militares o de seguridad, se puede requerir asistencia a:

- 1º) Aeronaves utilizadas para trabajos agroaéreos;
- 2º) Estaciones radiodifusoras comerciales, de televisión (abierta o de cable);
- 3º) Aeroclubes, clubes de paracaidismo, de montañistas, de radioaficionados;
- 4º) Instalaciones hospitalarias, de primeros auxilios, puestos de asistencia médica en áreas remotas;
- 5º) Compañías petroleras, de construcciones viales; y
- 6º) Cualquier otro medio concurrente que permita, sobre todo, disponer de su rápida intervención en áreas remotas, de escasa población o de difícil acceso.

3.6.2.2 El Proveedor SAR deberá informar a la Autoridad Aeronáutica, cuando realice acuerdos que solo establezcan, como será realizada la coordinación de los medios y el personal procedentes de otros países.

Página dejada intencionalmente en blanco

CAPÍTULO 4

FORMACIÓN, CERTIFICACIÓN Y EJERCICIOS

4.1 FORMACIÓN

4.1.1 Todo el personal involucrado en la prestación del Servicio SAR Aeronáutico debe recibir formación y capacitación inicial, recurrente y especializada, de acuerdo a la función que desempeña dentro del mismo.

4.1.1.1 El Proveedor SAR deberá disponer de Programas de formación y capacitación que aseguren las competencias y el adiestramiento de su personal. Los cuales hayan sido revisados por la Autoridad Aeronáutica.

4.1.1.2 Los niveles operativos que deben recibir formación y capacitación SAR, son: Coordinadores de la Misión SAR (SMC) y Operadores SAR.

4.1.1.3 La formación y capacitación se impartirá en función de las responsabilidades asignadas y se suministrará en TRES (3) niveles, a saber:

- 1º) Nivel de Inicial: para el personal que acaba de ingresar en la organización SAR. Pertenecen a este nivel el personal que aspira a ser Operador SAR Aeronáutico.
- 2º) Nivel Medio: para los especialistas que deben mantener la idoneidad necesaria para permanecer en su cargo o función. Este nivel también comprende toda actualización que tenga relación con las mejoras técnicas y del equipo SAR. Pertenecen a este nivel los Operadores SAR en función y los Instructores SAR designados como tales.
- 3º) Nivel Superior: para los especialistas que ya hayan demostrado su capacidad en el cargo que ocupan y desean perfeccionarse para ocupar cargos de alto nivel dentro de la organización SAR Aeronáutica. Pertenecen a este nivel los Operadores SAR que aspiren a cargos jerárquicos dentro del Servicio SAR Aeronáutico.

4.1.1.4 La formación del personal del Servicio SAR Aeronáutico se realizará en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (C.I.P.E.) y/o en otros establecimientos nacionales o extranjeros reconocidos oficialmente por la Autoridad Aeronáutica.

4.1.1.5 La formación general del personal del Servicio SAR Aeronáutico deberá comprender lo siguiente:

- 1º) Estudio de la aplicación de los procedimientos, técnicas y equipo SAR mediante clases, demostraciones prácticas, películas, manuales y publicaciones SAR;
- 2º) Ejercicios teóricos y prácticos de procedimiento y técnica en operaciones SAR.

4.2 EJERCICIOS

4.2.1 El Proveedor SAR planificará y realizará ejercicios de búsqueda y salvamento previendo contar, en la medida de lo posible, con la mayor participación de recursos humanos y materiales de organismos públicos y privados, a fin de comprobar el grado de adiestramiento y alistamiento del personal SAR.

Nota. — Ver RAAC – Parte 212 – Subparte D – Secc. 212.307

4.2.1.1 El Proveedor SAR deberá informar a la Autoridad Aeronáutica cuando prevea realizar un ejercicio SAR, a fin de que ésta fiscalice la planificación y ejecución del mismo.

4.2.2 Tipos de ejercicios.

4.2.2.1 Los ejercicios deben realizarse de la siguiente manera:

- 1º) Ejercicio de Escritorio: comprende la simulación de una respuesta ante un supuesto incidente SAR Aeronáutico. En él intervienen todos los niveles del Servicio SAR Aeronáutico, pero sin su despliegue. Este tipo de ejercicio necesita considerable planificación y, en general, se precisan de UNO (1) a TRES (3) días para su ejecución.
- 2º) Ejercicio Conjunto: es un ejercicio simulado, completo y sobre el terreno. Difiere del Ejercicio de Escritorio en que, efectivamente, se despliegan los medios SAR.

4.2.3 Elementos de los ejercicios.

4.2.3.1 Los ejercicios deberán contar con las siguientes fases: planificación, ejecución y evaluación.

4.2.3.2 Planificación.

4.2.3.2.1 En esta fase se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- 1º) Desarrollo de las metas y objetivos del ejercicio;
- 2º) Selección del personal y medios participantes;
- 3º) Detalles de la forma en que se va a realizar el ejercicio;
- 4º) Ejecución del ejercicio y su evaluación.

4.2.3.2.2 Es esencial poseer una comprensión clara de los planes y procedimientos objeto del ejercicio.

Nota. — Se pueden simular casos que incluyan situaciones específicas en que el personal tiene que reaccionar y responder.

4.2.3.3 Ejecución.

4.2.3.3.1 En esta fase, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos, a saber:

- 1º) Los que planifican los ejercicios no deben ser los mismos que responden a situaciones creadas por ellos.

Nota. — Con esto se evita que se oculten debilidades conocidas para conseguir unos resultados ideales en vez de revelar lo que podría producirse en una situación real SAR.

- 2º) Las situaciones deben ser lo más realistas posibles.
- 3º) Deberán realizarse a intervalos regulares y distribuirse de forma tal que participe todo el personal.
- 4º) En la medida de lo posible, las operaciones deberán ser conjuntas/combinadas entre los diferentes medios concurrentes.
- 5º) Deberán emplearse todos los medios que sea posible, incluidos los medios aéreos y de superficie.
- 6º) Los RCC adyacentes deberán realizar ejercicios SAR conjuntamente para desarrollar y mantener la eficacia en la cooperación y coordinación entre sí.
- 7º) Los organizadores de los ejercicios SAR deberán imponer limitaciones y reglas específicas de seguridad, tanto durante la planificación como durante la realización de los mismos.

4.2.3.4 Evaluación.

4.2.3.4.1 En esta fase, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos, a saber:

- 1º) La información que se obtenga deberá provenir de un grupo de expertos en materia SAR, que sean observadores del ejercicio, así como de las personas que hayan intervenido en el escenario del mismo.
- 2º) Los que observen y evalúen la respuesta deberán poseer experiencia y pericia en las materias que evalúen, y comprender claramente qué es lo que se está evaluando.
- 3º) Se identificarán los puntos débiles y redactarán recomendaciones para la ulterior mejora, aplicando los cambios recomendados en los ejercicios subsiguientes.

4.2.3.5 Registros e Informes.

4.2.3.5.1 Se llevará un registro de las actividades de cada ejercicio SAR realizado a efectos de extraer casos de estudio, análisis y mejoras introducidas en el sistema.

4.2.3.5.2 Se confeccionará un informe detallado por cada ejercicio que se realice, sustanciado con la documentación empleada (ejemplos: registros de las coordinaciones, copias de los mensajes, registros de las comunicaciones, cartografía utilizada, etc.) y evidencia fotográfica o filmica.

4.2.3.5.3 Los informes y registros deberán ser almacenados permanentemente en un sistema de archivo que permita un resguardo seguro, y de fácil acceso, para facilitar consultas posteriores. Los registros en papel se deberán conservar, al menos, por un período de DIEZ (10) años y deberán estar a disposición de la Autoridad Aeronáutica cuando ésta así lo requiera.

4.3 CERTIFICACIÓN

4.3.1 Con respecto a la formación y capacitación del personal que desempeñe funciones en dependencias SAR aeronáuticas, la certificación de la misma será extendida por el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (C.I.P.E.) o por aquel establecimiento reconocido oficialmente por la Autoridad Aeronáutica.

4.3.1.1 Para la obtención del Certificado de Competencia, el personal que desempeñe funciones en dependencias SAR aeronáuticas deberá satisfacer los requisitos establecidos.

Página dejada intencionalmente en blanco

CAPÍTULO 5

ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO

5.1 RESPONSABILIDADES Y ATRIBUCIONES.

5.1.1 Las responsabilidades y atribuciones generales del personal que integre el Servicio SAR Aeronáutico serán las que se detallan a continuación:

1º) Jefe del RCC:

- a) Gestionar los recursos humanos y materiales necesarios;
- b) Mantener o mejorar la capacitación e idoneidad del personal de dotación mediante la realización periódica de ejercicios conjuntos o de escritorio;
- c) Mantener registros de los recursos humanos y materiales disponibles de los medios concurrentes. Dichos registros deben permanecer completos, legibles, actualizados, fácilmente identificables y rápidamente accesibles para ser utilizados en cualquier momento y situación;
- d) Confeccionar y mantener actualizado un “Plan de Llamada” eficaz del personal de dotación del RCC, el cual debe ser fácilmente accesible, contener datos completos y veraces.
- e) Coordinar los planes de operaciones y procedimientos SAR con los Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento de su jurisdicción;
- f) Mantener actualizada toda la documentación, los planes, manuales SAR, directivas y toda información relacionada con el Servicio SAR Aeronáutico.
- g) Establecer y mantener comunicación estrecha con los medios SAR de su jurisdicción;
- h) Asegurar la recopilación, registro y archivo de estadísticas SAR (alertas satelitales, misiones SAR, etc.);
- i) Propiciar acuerdos operacionales y procedimientos SAR con los medios SAR de su jurisdicción;
- j) Gestionar el uso eficaz de todos los recursos SAR disponibles;
- k) Gestionar la obtención y mejora de los medios de comunicaciones que se dispongan;
- l) Fomentar la formación del personal SAR y los ejercicios conjuntos o combinados;
- m) Participar, en la medida de lo posible, en todos los seminarios, talleres y ejercicios SAR;
- n) Formular Planes de Contingencia para que los recursos SAR puedan atender las catástrofes naturales y las que son obra del hombre con la mayor celeridad posible;
- o) Promover visitas periódicas entre el personal de dotación de los RSC de su jurisdicción, como así también con otras personas con conocimientos especiales en materia SAR o apoyo al SAR, a fin de unificar criterios de operación y realizar la coordinación de las actividades de búsqueda y salvamento.
- p) Designar al SMC ante el surgimiento de una Misión SAR Aeronáutica.

2º) Operadores SAR:

- a) Conocer y aplicar las técnicas y procedimientos establecidos en el presente documento, la normativa aplicable en las RAAC – Parte 212– y las que oportunamente establezca la Autoridad Aeronáutica.

-
- b) Conocer y cumplir las directivas vigentes relacionadas al funcionamiento del Servicio SAR Aeronáutico.
 - c) Mantener actualizada la documentación normativa y operativa.
 - d) Coordinar y mantener estrecha comunicación con el personal de dotación de los RSC de jurisdicción, a efectos de optimizar el funcionamiento del Servicio SAR Aeronáutico.
 - e) Confeccionar los informes pertinentes luego de la ocurrencia de un incidente SARAeronáutico.
 - f) Mantener registros de los mensajes de alerta recibidos.
 - g) Auxiliar al Jefe del RCC en todas las actividades administrativas y/u operativas relacionadas con el buen funcionamiento del Servicio SAR Aeronáutico.

Nota: El entrenamiento en el puesto de trabajo será llevada a cabo por el personal calificado reconocido por el Proveedor de SAR.

CAPÍTULO 6

COMUNICACIONES

6.1 COMUNICACIONES DE SOCORRO

6.1.1 Al ser el idioma internacional del SAR el inglés, el RCC deberá contar siempre con, al menos, UN (1) Operador SAR de turno que pueda hablar, leer y escribir en inglés, para disponer así de unas comunicaciones eficaces y oportunas con las aeronaves.

6.1.1.1 El Proveedor SAR deberá adoptar las gestiones necesarias a fin de que todos sus RCC y RSC tengan enlaces directos, rápidos y seguros con el Centro de Control de Misión Argentino (ARMCC) a fin de recibir a la mayor brevedad posible las alertas satelitales emitidas por el ELT de las aeronaves.

6.1.1.2 En relación a la utilización de las frecuencias de socorro, se deberá cumplimentar lo establecido en el documento denominado *Normas para la Utilización del Espectro de Radiofrecuencias Aeronáuticas* emitido por la Autoridad Aeronáutica.

6.1.1.3 Asimismo, se aplicarán los procedimientos relativos a las comunicaciones radiotelefónicas de socorro y urgencia que se encuentran establecidos en el manual de *Normas y Procedimientos de Telecomunicaciones en Jurisdicción Aeronáuticas*.

6.1.1.4 Se ha convenido internacionalmente que, para establecer comunicaciones entre buques y aeronaves, podrán utilizarse las frecuencias siguientes, cuando se disponga de equipo compatible:

1º) 2182 KHz. Muchas embarcaciones, especialmente los buques pesqueros, y casi todos los buques, están equipados para utilizar la frecuencia de 2182 KHz.

Nota. — Algunos aviones de transporte pueden transmitir en 2182 KHz, y las aeronaves proyectadas para las operaciones marítimas SAR están obligadas a llevar esta frecuencia.

2º) 4125 KHz. Esta frecuencia puede ser utilizada por las aeronaves para comunicarse con los buques a los efectos de socorro y seguridad.

Nota. — Es posible que no todos los buques lleven esta frecuencia. Si una aeronave necesita ayuda de un buque, las autoridades SAR pueden notificar a los buques que se encuentran en las proximidades acerca de la posición y pedirles que, de ser posible, mantengan una escucha en la frecuencia de 4125 KHz.

3º) 3023 y 5680 KHz. Se trata de frecuencias HF en radiotelefonía para los medios SAR en el lugar del siniestro.

Nota. — Las aeronaves SAR designadas y la mayor parte de las aeronaves civiles que llevan equipo HF pueden operar en estas frecuencias; también pueden ser utilizadas por los buques y las radioestaciones costeras que intervienen en las operaciones coordinadas SAR.

4º) 121,5 MHz (AM). Ésta es la frecuencia aeronáutica internacional de socorro. Todas las aeronaves SAR y aeronaves civiles designadas llevan un equipo que funciona en 121,5 MHz; también puede ser utilizada por las embarcaciones marítimas.

Nota. — Todas las aeronaves deberían mantener esta frecuencia, siempre que las tareas de la cabina de mando y del equipo lo permitan (véase el manual "Procedimientos de Telecomunicaciones Aeronáuticas" – Servicio Móvil Aeronáutico).

5º) 123,1 MHz (AM). Esta frecuencia aeronáutica en el lugar del siniestro puede ser utilizada conjuntamente por las aeronaves y los buques dedicados a las operaciones SAR.

6º) 156,8 MHz FM. Ésta es la frecuencia de llamada y socorro marítima VHF (canal 16) que utilizan la mayor parte de los buques.

6.1.2 Teléfonos celulares.

6.1.2.1 Al recibir un alerta por un teléfono celular, el personal SAR deberá obtener y registrar la información siguiente:

- 1º) Solicitar nombre de la persona que realiza la llamada y su número de teléfono respectivo.
- 2º) Solicitar el nombre de la empresa proveedora del servicio de telefonía celular de la persona que hizo la llamada
- 3º) Solicitar otros medios de comunicaciones disponibles, de ser necesario, para volver a contactar al testigo.

6.1.2.2 El Proveedor SAR deberá considerar la posibilidad de asignar, de forma gratuita, números de teléfono abreviados, prever números de telefonía fija o celular y, además, establecer medios de contacto a través de las redes sociales a fin de recibir llamadas de emergencia o denuncias de posibles testigos de accidentes o incidentes con aeronaves.

6.1.3 Mensajes Operativos SAR

6.1.3.1 Independientemente de los procedimientos operativos de los Servicios ATC, una vez activado el Servicio SAR Aeronáutico, el RCC debe confeccionar un mensaje operativo declarando la fase de emergencia que corresponda de acuerdo a lo establecido en el modelo que se encuentra en el Apéndice 2.

6.1.3.2 El mensaje deberá comprender un resumen de la situación en el lugar del siniestro, incluida la naturaleza de la emergencia, la última posición conocida, una descripción del objeto de la búsqueda, tipos de ayudas de detección y equipo de supervivencia que puedan tener los supervivientes, las condiciones meteorológicas presentes y previstas y los medios SAR en el lugar del siniestro.

6.1.4 Comunicaciones entre el RCC y los RSC

6.1.4.1 El RCC y los RSC, al tener la necesidad de estar permanentemente comunicados con diferentes medios concurrentes, deberán satisfacer los requisitos de equipamiento de comunicaciones establecidos en el Apéndice 6 del presente documento.

6.1.4.2 Los requisitos de sistemas de comunicaciones del RCC podrán satisfacerse con los disponibles en el Centro de Información de Vuelo (FIC) o el Centro de Control de Área (ACC) más próximos. Si el RCC no está ubicado en el mismo lugar que dichas dependencias, deberán interconectarse los sistemas de comunicaciones adicionales descritos en el Apéndice 6.

6.1.5 Comunicaciones en el lugar del siniestro

6.1.5.1 En caso de una Misión SAR Aeronáutica podrán utilizarse equipos de radio, lanzables en paracaídas, que operen en 123,1 MHz VHF (AM) para que los supervivientes puedan utilizarlos en las comunicaciones con las aeronaves o los buques SAR en el lugar del siniestro.

6.1.5.2 La comunicación entre los medios SAR y el RCC o los RSC dependerá de los planes y medidas locales, y si estas dependencias se comunican directamente o mediante un puesto de alerta.

6.1.6 Señales y frases normalizadas

6.1.6.1 En caso de una Misión SAR, se utilizarán las señales y frases normalizadas establecidas en el Apéndice 3 de este documento.

6.1.7 Informes de situación (SITREP)

6.1.7.1 Los Informes de Situación son aquellos que envía el OSC al SMC, o el SMC a los organismos o autoridades interesadas, para mantenerlos informados de las condiciones en el lugar del siniestro y de los progresos de la Misión SAR Aeronáutica.

6.1.7.2 Los SITREP iniciales deberán transmitirse en cuanto se conozcan con suficiente claridad los detalles de un suceso como para deducir que es necesaria la intervención del Servicio SAR Aeronáutico, y no deberán demorarse innecesariamente para confirmar todos los detalles.

6.1.7.3 En cuanto se obtenga otra información importante, deberán transmitirse nuevos SITREP y la información ya transmitida no deberá repetirse.

6.1.7.4 Durante las operaciones prolongadas, deberán emitirse los SITREP indicando la frase “sin cambio”, a intervalos de TRES (3) horas, para indicar a los receptores que no se dispone de nueva información.

6.1.7.5 Al finalizar un incidente SAR o una Misión SAR deberá enviarse un SITREP final como confirmación.

6.1.7.6 Los SITREP contendrán la información descrita en el Apéndice 5 de este documento.

Página dejada intencionalmente en blanco

CAPÍTULO 7

OPERACIONES SAR

7.1 CONSIDERACIONES GENERALES

7.1.1 En el Apéndice 7 del presente documento se encuentra una “Guía de Procedimientos Generales ante una Fase de Emergencia” con el objeto de establecer los lineamientos mínimos a ser observados por el Proveedor SAR, respecto a los procedimientos generales que se describen en el presente Capítulo. Dicho Apéndice no puede abarcar todos los procedimientos que se deben adoptar ante un incidente SAR; por tal motivo, el Proveedor SAR debe complementar el presente documento con sus propios procedimientos operativos en función de su organización, su esquema operativo y de las variables particulares de cada incidente SAR.

7.2 FASES DE EMERGENCIA

7.2.1 Tras la notificación inicial por parte de una dependencia ATS o por alguna persona u entidad externa, el RCC o RSC se encargará de analizar y reclasificar el incidente SAR, si corresponde, dentro de una de las TRES (3) fases de emergencia: Incertidumbre, Alerta o Peligro.

7.2.2 El RCC o RSC pueden volver a clasificar el siniestro en otra fase a medida que se desarrolla la situación.

7.3 FASE DE INCERTIDUMBRE

7.3.1 Se debe declarar una Fase de Incertidumbre:

- 1º) Cuando no se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave dentro de los 30 minutos siguientes a la hora en que debería haberse recibido de ella una comunicación, o siguientes al momento en que por primera vez se trató infructuosamente, de establecer comunicación con dicha aeronave, lo primero que suceda; o
- 2º) Cuando la aeronave no llegue dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada últimamente anunciada por ella, o a la calculada por las dependencias, la que de las dos resulte más tarde, a menos que no existan dudas acerca de la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

Nota. — Normalmente, las dependencias ATS una vez pasados los TRES (3) minutos de tolerancia para recibir una notificación aérea, en caso de no tener respuesta, inician la fase de incertidumbre contando desde el momento en que fue llamada la aeronave y no se obtuvo respuesta.

7.4 FASE DE ALERTA

7.4.1 Se debe declarar una Fase de Alerta:

- 1º) cuando, transcurrida la fase de incertidumbre, en las subsiguientes tentativas para establecer comunicación con la aeronave, o en las averiguaciones hechas de otras fuentes pertinentes, no se consigan noticias de la aeronave; o
- 2º) cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los 5 minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje y no se haya podido restablecer la comunicación con la aeronave; o
- 3º) cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso, a menos que haya indicios favorables en cuanto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes; o
- 4º) cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita.

7.5 FASE DE PELIGRO

7.5.1 Se debe declarar una Fase de Peligro:

- 1º) cuando transcurrida la fase de alerta, las nuevas tentativas infructuosas para establecer comunicación con la aeronave hagan suponer que la misma se halla en peligro; o
- 2º) cuando se considere que se ha agotado el combustible que la aeronave lleva a bordo o que es insuficiente para permitirle llegar a un lugar seguro; o
- 3º) cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave son anormales hasta el extremo de que se crea probable un aterrizaje forzoso; o
- 4º) cuando se reciban informes o sea lógico pensar que la aeronave está a punto de hacer un aterrizaje forzoso o que lo ha efectuado ya, a menos que casi se tenga la certidumbre de que la aeronave y sus ocupantes no se ven amenazados por ningún peligro grave ni inminente y de que no necesitan ayuda inmediata.

7.6 ACTIVIDADES GENERALES DE UNA OPERACIÓN SAR

7.6.1 Etapas de una Operación SAR

7.6.1.1 La respuesta a un incidente SAR normalmente se desarrolla en una secuencia de cinco etapas:

- 1º) **Toma de conocimiento:** una persona u organismo dentro del Servicio SAR Aeronáutico toma conocimiento, por cualquier medio, de que una aeronave se encuentra en situación de emergencia o presume que ésta puede existir.
- 2º) **Acción inicial:** medidas preliminares adoptadas para alertar al Servicio SAR Aeronáutico y obtener más información sobre la aeronave en cuestión. Esta etapa abarca la evaluación y la clasificación de la información, el alerta al Servicio SAR Aeronáutico, las comprobaciones relativas a las comunicaciones, y, en situaciones urgentes, la realización inmediata de las actividades oportunas de las etapas planificación, operaciones y conclusión.
- 3º) **Planificación:** la preparación de los planes de operaciones para la búsqueda, el rescate y el traslado de los supervivientes hasta los centros de atención médica u otros que se determinen, según proceda.
- 4º) **Operaciones:** el envío de los medios SAR al lugar donde se ha producido el incidente o accidente para efectuar la búsqueda de la aeronave, el rescate de supervivientes y el traslado de los heridos hasta los centros de atención médica.
- 5º) **Conclusión:** el retorno de los medios SAR a un lugar donde puedan rendir informe y donde se puedan reabastecer de pertrechos y prepararse para otras misiones, la reincorporación de otros servicios SAR a sus actividades normales y la finalización de toda la documentación necesaria.

Nota. — Las etapas descritas anteriormente se encuentran incluidas en las distintas actividades desarrolladas en las Fases de Emergencia que se describen a continuación.

7.6.2 Actividades durante la Fase de Incertidumbre

7.6.2.1 Todos los informes que se reciban con respecto a un incidente SAR, antes y durante las operaciones SAR aeronáuticas, deberán someterse a una evaluación detallada para determinar su validez, la urgencia con la que es preciso intervenir y el alcance de la operación. En esta evaluación se considerarán aspectos tales como:

- 1º) Retrasos en las comunicaciones.
- 2º) Condiciones meteorológicas.
- 3º) Costumbres del piloto (si se sabe de quién se trata).

7.6.2.2 Normalmente, un RCC o un RSC recibirá una notificación de una dependencia ATS informando que una aeronave se halla en una situación de emergencia real o potencial.

7.6.2.3 Cuando la naturaleza de la emergencia es tal que los servicios locales de salvamento se puedan hacer cargo de ella (en caso de una emergencia dentro del aeródromo), no será necesario que el RCC o RSC tomen intervención.

7.6.2.4 La notificación procedente de una dependencia ATS a un RCC contendrá la siguiente información (en el caso de que se disponga de ésta) en el orden dispuesto a continuación:

INCERTIDUMBRE, ALERTA o PELIGRO, según proceda, en función de la fase de emergencia;

- 1º) Organismo y nombre de la persona que efectúa la llamada;
- 2º) Naturaleza de la emergencia;
- 3º) Información relevante del plan de vuelo;
- 4º) Dependencia con la que se estableció contacto por última vez;
- 5º) Última notificación de la posición y cómo se determinó ésta;
- 6º) Color y señas distintivas de la aeronave buscada;
- 7º) Cualquier medida adoptada por el organismo que haya efectuado la notificación;
- 8º) Número de personas a bordo;
- 9º) Equipo de supervivencia que se lleva a bordo; y
- 10º) Otra información que se considere relevante.

7.6.2.5 El RCC deberá:

- 1º) Registrar los detalles de cada incidente SAR a fin de dejar constancia de toda la información a medida que se vaya recibiendo.
- 2º) Confeccionar el Formulario de Notificación Inicial normalizado para la tramitación del incidente SAR. Este formulario estará disponible en el RCC y en los RSC. Su utilización evitará que se pierdan detalles relativos al inicio de la operación SAR aeronáutica.

Nota. — Véase modelo adjunto en el Apéndice 4 del presente documento.

7.6.2.6 Tras evaluar toda la información disponible y en el caso de que se declare una fase de emergencia, el RCC o el RSC correspondiente deberá informar inmediatamente a todas las autoridades, centros y servicios pertinentes.

7.6.2.7 Cuando el RCC, el RSC correspondiente o la dependencia ATS hayan declarado una fase de incertidumbre, el Jefe del RCC deberá:

- 1º) Asumir la tarea de SMC (Coordinador de la Misión SAR), o bien designar un SMC, e informar de esta medida a las instancias superiores, a las dependencias SAR involucradas y a los servicios pertinentes. No se deberá cuestionar bajo ninguna circunstancia las atribuciones del RCC o RSC en el que se están desempeñando las funciones del SMC con respecto a un incidente SAR. El RCC o RSC puede pedir a otro que asuma la función de SMC, siempre que dicho cambio contribuya al éxito de la operación.
- 2º) Verificar la información recibida, de ser necesario, si esto no va a causar retrasos indebidos.
- 3º) Cuando no se disponga de ningún plan de vuelo o de información sobre las intenciones del piloto al mando, se deberá volver a intentar obtener información a partir de la cual se pueda trazar la derrota y determinar las horas de salida y llegada de la aeronave.
- 4º) Mantener estrecho contacto con la dependencia ATS de forma que:

- a) Se disponga inmediatamente de nueva información (como, por ejemplo, la obtenida mediante una búsqueda a través de los medios de comunicación, la verificación del plan de vuelo, o el examen de la información meteorológica transmitida al piloto antes y después del vuelo); y
 - b) Se evite la duplicación de esfuerzos.
- 5º) Trazar la derrota real de la aeronave en cuestión hasta donde se conozca y la derrota prevista o estimada más allá de dicho punto, utilizando toda la información relevante.
- 6º) Llevar a cabo una búsqueda a través de todos los medios de comunicación disponibles.

7.6.2.8 La búsqueda de comunicaciones puede llevarse a cabo mediante dos métodos principales:

- 1º) Intentos para comunicarse con la aeronave mediante radio en todas las frecuencias pertinentes.
- 2º) Otras comunicaciones, para tratar de determinar la situación más probable de la aeronave:
 - a) Mediante indagaciones en aeródromos (incluido el aeródromo de salida) y otros puntos en los que puede haber aterrizado la aeronave o en lugares en los que puede haber aterrizado o hecho escala (incluido el aeródromo de salida);
 - b) Contactando las fuentes oportunas, por ejemplo, aeronaves que supuestamente sigan la misma derrota o estén en el área de alcance de las comunicaciones, y otras personas que conozcan las intenciones del piloto a cargo de la aeronave o, como por ejemplo, el explotador de la aeronave.

7.6.2.9 Cuando, a través de la búsqueda por los medios de comunicación u otra información recibida, se tenga la certeza de que la aeronave no se halla en peligro, el RCC dará por terminado el incidente SAR e informará inmediatamente al respecto al explotador de la misma, a la fuente notificadora y a todas las autoridades, centros, servicios o instalaciones a los que se haya alertado.

7.6.2.10 Si luego de la búsqueda por los medios de comunicación u otra información recibida siguen existiendo dudas en cuanto a la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, se deberá dar fin a la Fase de Incertidumbre y se dará inicio de la Fase de Alerta.

7.6.3 Actividades durante la Fase de Alerta

7.6.3.1 El RCC, los RSC o una dependencia ATS pueden declarar una Fase de Alerta.

7.6.3.2 Una vez que se haya declarado una Fase de Alerta, el RCC o RSC correspondiente deberá:

- 1º) Iniciar o continuar todas las actividades pertinentes o incompletas que normalmente se realizan durante la Fase de Incertidumbre. Principalmente, cerciorarse de que se ha designado un SMC y de que se ha informado de esta medida a todas las partes interesadas;
- 2º) Registrar toda la información e informes sobre la situación que lleguen, pormenores de las actividades descritas más abajo y acontecimientos posteriores;
- 3º) Verificar la información recibida;
- 4º) Obtener información sobre la aeronave de fuentes con las que no se hayan establecido contactos anteriormente, como, por ejemplo:
 - a) Estaciones de comunicaciones asociadas a las ayudas a la navegación por radio, servicios de radar y otras estaciones de comunicaciones que puedan haber recibido transmisiones de aeronaves (se pedirá asimismo a estos servicios que vigilen frecuencias de radio específicas); y
 - b) Todos los posibles puntos de escala o aterrizaje a lo largo de la derrota prevista y otros organismos y servicios incluidos en el plan de vuelo o de ruta que puedan facilitar nueva información o verificar la información de la que se disponga;

- 5º) Mantener contactos estrechos con las dependencias ATS y puestos de alerta involucrados, de forma que se disponga inmediatamente de toda la información obtenida de otras aeronaves para evaluarla y adoptar decisiones, de modo que se evite una duplicación de esfuerzos;
- 6º) Según proceda, iniciar la planificación de la búsqueda y notificar cualquier medida adoptada a la dependencia ATS.
- 7º) Evaluar a fondo la trayectoria prevista de la aeronave, las condiciones meteorológicas, el terreno, los posibles retrasos en las comunicaciones, la última posición conocida, las últimas comunicaciones por radio y las habilitaciones o certificaciones del piloto al mando;
- 8º) Calcular la autonomía restante y tener en cuenta las condiciones meteorológicas adversas;

7.6.3.3 Cuando, según la información recibida, se tenga la certeza de que la aeronave no se halla en peligro, el RCC dará por terminado el incidente SAR e informará inmediatamente al respecto al explotador de la misma, a la fuente notificadora y a todas las autoridades, centros, servicios o instalaciones a los que se haya alertado.

7.6.3.4 Si no se ha localizado la aeronave luego de haber desplegado todos los esfuerzos, o si se considera que se ha agotado el combustible de la aeronave, lo que ocurra antes, se considerará que la aeronave y sus ocupantes se hallan en una situación de peligro grave e inmediato. Se deberá dar fin a la Fase de Alerta y declarar el inicio de la Fase de Peligro. La decisión de declarar la Fase de Peligro se adoptará sin retrasos indebidos y en función de experiencias previas en situaciones similares.

7.6.4 Actividades durante la Fase de Peligro

7.6.4.1 Una dependencia ATS, el RCC o un RSC pueden declarar una Fase de Peligro. El Servicio SAR Aeronáutico deberá reaccionar rápidamente enviando medios SAR e iniciando el rescate.

7.6.4.2 Tras la declaración de una Fase de Peligro, el RCC o el RSC correspondiente deberá:

- 1º) Iniciar todas las actividades pertinentes a la Fase de Peligro y continuar con aquellas incompletas que normalmente se realizan durante las Fases de Incertidumbre y de Alerta;
- 2º) Examinar detalladamente el plan de operaciones para llevar a cabo las operaciones SAR en la zona;
- 3º) Determinar la disponibilidad de los medios SAR para llevar a cabo las operaciones SAR e intentar obtener más medios si se prevé que van a hacer falta medios adicionales;
- 4º) Estimar la posición de la aeronave en peligro.
- 5º) Determinar la superficie de la zona en la que se va a proceder a realizar las operaciones. Si se prevé que va a ser necesario desplegar esfuerzos considerables para la misma, se deberán utilizar las técnicas de planificación de búsqueda;
- 6º) Elaborar el plan de las operaciones de búsqueda o planificación del rescate según proceda, para llevar a cabo la operación SAR y comunicar dicho plan a las autoridades correspondientes;
- 7º) Iniciar las operaciones y transmitir los detalles importantes del plan a la dependencia ATS involucrada, a los medios SAR concurrentes y a todos los RSC que se hallen en la trayectoria prevista de la aeronave en peligro, así como aquellos cuyas SRR se hallen en un radio máximo de acción determinado desde la última posición conocida (área de probabilidad);
- 8º) Modificar el plan a medida que se va desarrollando la operación;
- 9º) Notificar a la Autoridad Aeronáutica a los fines de que ésta informe sobre el incidente SAR al Estado de matrícula de la aeronave;

10º) Notificar lo ocurrido al explotador de la aeronave en peligro y mantenerlo informado sobre la evolución de los acontecimientos.

7.6.4.3 Una vez que se haya localizado la aeronave en peligro y se haya rescatado a los supervivientes, el RCC dará por terminada la operación SAR, cerrará el caso e informará al respecto a la Autoridad Aeronáutica, a la autoridad encargada de investigar el accidente, a las autoridades judiciales pertinentes, a la fuente notificadora y a todas las autoridades, centros o servicios a los que se haya alertado.

7.7 PROCEDIMIENTOS INICIALES DEL RCC O RSC AL RECIBIR UNA ALERTA

7.7.1 Se conoce la posición de la aeronave.

7.7.1.1 Todo RCC que reciba un alerta se hará cargo hasta que se ponga en marcha la coordinación con los RCC restantes y el RCC correspondiente asuma la responsabilidad en cuanto al incidente SAR.

7.7.1.2 Cuando se conozca la posición de la aeronave en peligro, el RCC o el RSC en cuya zona se encuentre se encargará de iniciar las operaciones SAR.

7.7.1.3 Cuando el RCC o RSC se dé cuenta de que la aeronave en peligro está continuando su vuelo o travesía y puede abandonar la SRR, respecto de la cual es responsable, se adoptarán las siguientes medidas:

- 1º) Alertar a los RCC adyacentes e informarles de la derrota o ruta prevista de la aeronave en peligro y transmitir toda la información.
- 2º) Proseguir la coordinación de la operación SAR hasta que el RCC o RSC adyacente haya notificado que la aeronave ha entrado en su SRR y asume la responsabilidad en cuanto a las operaciones. Cuando se transfieran las operaciones SAR a otro RCC o RSC, se dejará constancia del traspaso en la documentación de registro de la dependencia.
- 3º) Estar preparado para prestar ayuda hasta que se informe de que no es necesaria.

7.7.1.4 Cuando un RCC o RSC reciba información según la cual se ha producido una situación de peligro fuera de su área de responsabilidad, se notificará inmediatamente al RCC o RSC correspondiente, y se adoptarán todas las medidas necesarias para coordinar la respuesta hasta que el RCC o RSC de jurisdicción haya asumido la responsabilidad.

7.7.1.5 Cuando se transfiera la coordinación de las operaciones SAR a otro RCC o RSC, se dejará constancia del traspaso en la documentación de registro de la dependencia.

7.7.1.6 Los procedimientos para transferir la responsabilidad del SMC a otro RCC o RSC deberán tener en cuenta entre otras cosas:

- 1º) El contenido y tenor de las comunicaciones entre los SMC de los RCC o RSC en cuestión;
- 2º) El RCC o RSC encargado de iniciar las operaciones puede invitar a otro RCC o RSC a asumir la responsabilidad u otro RCC puede ofrecerse a asumirla;
- 3º) El RCC o RSC que inicia las operaciones SAR conserva la responsabilidad hasta que otro RCC o RSC la acepte oficialmente;
- 4º) Todos los pormenores de la operación se transmitirán entre los RCC o RSC; y
- 5º) Ambos SMC deberán dejar constancia del traspaso de la responsabilidad en la documentación de registro de la dependencia. Además, se deberá informar a todos los medios SAR que estén interviniendo en las operaciones.

7.7.2 No se conoce la posición de la aeronave.

7.7.2.1 Cuando se desconozca la posición de la aeronave en peligro, el RCC o RSC que reciba el alerta deberá asumir la responsabilidad inicial con respecto a la operación SAR y coordinará con los RCC o RSC adyacentes que se hallen a lo largo de la derrota sobre qué dependencia asumirá la responsabilidad y designará un SMC.

7.7.2.2 A menos que se acuerde lo contrario, se designará al RCC o RSC encargado de las operaciones como se indica a continuación:

- 1º) Si la última posición notificada por la aeronave en peligro queda dentro de una SRR, el RCC o RSC encargado de dicha SRR asumirá la responsabilidad de coordinar la respuesta.
- 2º) Si la última posición notificada se encuentra en el límite que separa dos SRR adyacentes, el RCC o RSC encargado de la SRR hacia la que se dirige la aeronave en peligro se hará cargo y asumirá la responsabilidad de la coordinación.
- 3º) Si la aeronave no está provista de un equipo de radiocomunicaciones bidireccional apropiado, o no tiene la obligación de establecer radiocomunicaciones, el RCC o RSC encargado de la SRR en la que se halle el destino previsto de la aeronave en peligro, asumirá las responsabilidades de la coordinación.

7.8 ASPECTOS A TENER EN CUENTA POR PARTE DEL SMC

7.8.1 El SMC deberá disponer de información precisa, oportuna y completa acerca de un incidente SAR y el estado de los supervivientes.

7.8.2 El SMC deberá tener presente que parte de la información recopilada podría no tener relación alguna con el incidente SAR, o que sea errónea o falsa, y deberá asignar a cada información un grado de importancia y de fiabilidad. Deberá verificarla en la medida de lo posible.

7.8.3 El SMC deberá evaluar y comparar toda la información ya procesada con respecto a toda información previa y realizar dos actividades aparentemente opuestas:

- 1º) Evaluar otras posibilidades que puedan investigarse; y
- 2º) Tratar de descartar, mediante el proceso de investigación, el máximo número de posibilidades que han de examinarse.

7.8.4 Finalmente, deberá realizar un profundo análisis del incidente SAR y de las circunstancias relacionadas con éste, a fin de tomar decisiones acertadas durante la Misión SAR.

7.9 URGENCIA DE LA RESPUESTA.

7.9.1 El Proveedor del Servicio SAR Aeronáutico deberá prestar una asistencia inmediata y eficaz con respecto a todos los incidentes SAR. Aunque el momento en que se debe iniciar la búsqueda puede depender del tiempo de luz diurna restante, se deben aprovechar al máximo las pocas horas de luz disponible y no esperar al día siguiente para desplegar los esfuerzos de búsqueda a escala completa; excepto que las condiciones meteorológicas no lo permitan.

7.9.2 Se enviará inmediatamente un medio SAR, preferiblemente la aeronave que se halle más cerca del lugar donde se ha producido o se estime que se ha producido el incidente SAR; o enviar a la brigada de búsqueda y salvamento que pueda actuar con mayor rapidez, a fin de confirmar el lugar del hecho.

7.9.3 Ante un incidente SAR, se deberán tener en cuenta los siguientes factores:

- 1º) El tiempo de supervivencia, en función de: el clima, la habilidad y la resistencia física de los supervivientes, el equipo de supervivencia para emergencias de la aeronave y la disponibilidad de brigadas SAR.
- 2º) Se dará por sentado que todos los supervivientes están incapacitados y sólo pueden sobrevivir durante poco tiempo.
- 3º) Las probabilidades de que el objeto de la búsqueda permanezca cerca del lugar donde se ha producido el incidente SAR disminuyen con el paso del tiempo.

7.9.4 El tipo de búsqueda necesaria y la elección del medio SAR dependerán de factores como la topografía, condiciones meteorológicas, características del objeto a buscar y autonomía necesaria del medio SAR.

7.9.5 Se tendrá en cuenta la presencia de tendido eléctrico, torres y puentes cuando se planifiquen las áreas y la altitud de la búsqueda. Se utilizarán los puntos destacados como límites y puntos de control para efectuar el trazado de las áreas de búsqueda en tierra y en el aire.

CAPÍTULO 8

CONCLUSIÓN DE LAS OPERACIONES SAR AERONÁUTICAS

8.1 GENERALIDADES

8.1.1 Las operaciones SAR concluyen cuando:

- 1º) Se recibe información de que la aeronave o las personas afectadas por el incidente SAR han dejado de estar en peligro;
- 2º) La aeronave o las personas que los medios SAR están buscando han sido localizados y se ha rescatado a los supervivientes; o
- 3º) Durante la fase de peligro, luego de operaciones de búsqueda sin resultados, el SMC determina que, por más esfuerzos que se hagan, no existe probabilidad razonable de encontrar a la aeronave o a sus tripulantes.

8.2 CIERRE DE UN CASO SAR AERONÁUTICO

8.2.1 El SMC, luego de informar a los altos niveles jerárquicos del Proveedor del Servicio SAR, tiene la autoridad para concluir las operaciones y cerrar el caso SAR dependiendo de las circunstancias expuestas en la sección anterior.

8.2.2 La decisión de cerrar un caso SAR Aeronáutico se tomará, al menos, UN (1) día antes de la conclusión de las operaciones.

Nota. — De este modo se proporcionará a los familiares, al menos, un día más de esperanza y tiempo suficiente para aceptar que la búsqueda no puede continuar indefinidamente.

8.2.3 Cuando una búsqueda no haya tenido éxito y el SMC haya concluido las operaciones SAR, otras partes interesadas (por ejemplo, el explotador de la aeronave desaparecida) podrán seguir con la búsqueda, sin responsabilidad jurídica para el RCC.

8.3 SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES DE BÚSQUEDA

8.3.1 El SMC a cargo de la Misión SAR Aeronáutica tiene la autoridad para suspender temporalmente las operaciones SAR.

8.3.2 En algunos casos, es posible que el OSC deba asumir la responsabilidad de decidir el momento de suspender temporalmente la búsqueda, informando al SMC.

8.3.3 En los casos que se requiera de una búsqueda muy prolongada, el SMC o el OSC, deberán tomar la decisión de suspender las operaciones de búsqueda hasta que se reciba información adicional. Al adoptar dicha decisión, deberá considerarse cada caso por sus propios méritos, cuidando de no concluir la búsqueda prematuramente y, aunque es cierto que decidir suspender una búsqueda lleva consigo aspectos humanitarios, existe un límite en el tiempo y esfuerzo que pueden dedicarse a cada Misión SAR Aeronáutica.

8.3.4 Antes de decidir la suspensión de las operaciones de búsqueda, deberá realizarse una revisión a fondo del caso, basando dicha decisión en una evaluación de la probabilidad de que haya supervivientes, la probabilidad de su supervivencia después del accidente y la probabilidad de que se encuentre alguno de los supervivientes dentro del área de búsqueda calculada. Se deberán registrar claramente, en el Informe de Misión SAR, las razones para suspender la búsqueda.

8.3.5 Solamente se dará por finalizada una búsqueda cuando no exista esperanza razonable alguna de llevar a cabo el salvamento de los supervivientes. Entre los puntos a considerar para decidir la suspensión de una búsqueda se destacan:

- 1º) Se ha realizado una búsqueda a fondo en todas las áreas asignadas;
- 2º) Se han investigado todas las ubicaciones razonables y probables;
- 3º) Se ha evaluado el riesgo de exposición de las brigadas de búsqueda;
- 4º) Se han agotado todos los medios razonables de obtener información sobre el paradero de la aeronave o personas que fueron objeto de la búsqueda; y
- 5º) Se han examinado todos los supuestos y cálculos utilizados.

8.4 REANUDACIÓN DE LAS OPERACIONES DE BÚSQUEDA

8.4.1 Cuando se obtengan nuevas pistas o información de importancia, deberá considerarse la posibilidad de reabrir un caso cerrado, recordando que, de no existir buenas razones para ello, la reapertura podría llevar al uso injustificado de recursos, riesgo de lesiones para el personal de la búsqueda, posible incapacidad para dar respuesta a otras emergencias y falsas esperanzas para los familiares.

8.4.2 Cada RCC deberá mantener un archivo detallado de los casos SAR cerrados, de forma que sea posible reactivar las operaciones sin retraso alguno, en caso de que se obtenga información adicional que justifique la iniciación de nuevos esfuerzos de búsqueda.

8.5 INFORMES FINALES

8.5.1 La decisión de cerrar una Misión SAR Aeronáutica, o de suspender los esfuerzos de búsqueda, deberá comunicarse a la Autoridad Aeronáutica y a cada una de las autoridades de los centros, servicios o medios activados. Esto se realizará por un medio fehaciente que permita conservar un registro de tal decisión.

8.5.2 El RCC deberá contar con un archivo documental de todas las operaciones SAR aeronáuticas realizadas con el fin de analizar los procedimientos adoptados, evaluar errores (cuando los hubiere) y registrar las estadísticas, en caso de ser requeridos por la Autoridad Aeronáutica.

Apéndice 1

ABREVIATURAS.

1. SIGLAS

ACC	Centro de Control de Área
ACFT	Aeronave
ACO	Coordinador de Aeronaves
AIP	Publicación de Información Aeronáutica
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
ARCC	Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico
ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
C/S	Distintivo de llamada
COSPAS	Sistema de Búsqueda por Satélite de Buques en Peligro
ELT	Transmisor de Localización de Siniestros
FIC	Centro de Información de Vuelo
FIR	Región de Información de Vuelo
HF	Ondas Decamétricas
JRCC	Centro Coordinador de Salvamento Conjunto (aeronáutico y marítimo)
KHz	Kilohertzio
MCC	Centro de Control de Misiones
MHz	Megahertzio
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OSC	Coordinador en el lugar del siniestro
PLB	Radiobaliza de Localización de Personas
RCC	Centro Coordinador de Salvamento
RSC	Subcentro de Salvamento
SAR	Búsqueda y Salvamento
SARSAT	Sistema de Seguimiento por Satélite para Búsqueda y Salvamento
SC	Coordinador SAR
SITREP	Informe sobre la situación
SMC	Coordinador de la misión SAR
SRR	Región de Búsqueda y Salvamento
SRS	Subregión de Búsqueda y Salvamento
SRU	Unidad de Búsqueda y Salvamento
VHF	Ondas Métricas
VOR	Radiofaro Omnidireccional de Ondas Métricas

Página dejada intencionalmente en blanco

Apéndice 2

FORMATO DE LOS MENSAJES.

En el presente Apéndice se detallan diferentes modelos de mensajes, a modo de ejemplo, para ser utilizados por el o los RCC y RSC. El contenido de dichos mensajes es la información básica que podría incluirse en cada uno pero, según el caso, el Proveedor del Servicio SAR Aeronáutico podrá incorporar todo campo que considere de utilidad

1. Mensaje de una dependencia ATS al RSC o RCC correspondiente, cuando la aeronave debía notificar una posición y no lo hizo.
2. Mensaje de una dependencia ATS al RSC o RCC correspondiente, cuando la aeronave debía aterrizar en un aeródromo y no lo hizo.
3. Mensaje de Fase de Incertidumbre.
4. Mensaje de una dependencia de Control de Aproximación o de una Torre de Control al RSC o RCC correspondiente, cuando la aeronave debía aterrizar en un aeródromo y no lo hizo.
5. Mensaje de Fase de Alerta de un RSC al RCC del cual depende.
6. Mensaje de Fase de Alerta de un RCC.
7. Mensaje de Fin de Fase de Alerta del RSC al RCC del cual depende.
8. Mensaje de Fin de Fase de Alerta del RCC.
9. Mensaje de Fase de Peligro de una dependencia ATS al RSC o RCC correspondiente.
10. Mensaje de Fase de Peligro de un RSC al RCC del cual depende.
11. Mensaje de Fase de Peligro de un RCC.
12. Mensaje de Fin de Fase de Peligro del RSC al RCC del cual depende.
13. Mensaje de Fin de Fase de Peligro de un RCC.

1. Mensajes de una dependencia ATS al RSC o RCC correspondiente cuando la aeronave debía notificar una posición y no lo hizo.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente) o RSC (SACO – SARE – SAVC – SAME).....(Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente) o RSC (SACO – SARE – SAVC – SAME).....(Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N°

GHO

.....UTC, ACFT..... (marca y modelo o designador OACI) MATRÍCULA..... DESPEGÓ DE..... (Ad o lugar apto) A LAS.....UTC, CON DESTINO (Ad o lugar apto) EET (tiempo total previsto) ALTERNATIVAS TIPO DE VUELO (IFR – VFR – local – instrucción, etc) ÚLTIMA COMUNICACIÓN A LAS UTC, POSICIÓN..... (Identificación del punto de posición o si se conoce radial y distancia de una radioayuda) DEBÍA NOTIFICAR (posición que debía notificar el piloto) A LAS (hora estimada por el piloto) SIGUIENTE POSICIÓN (punto significativo siguiente que notificaría el piloto en la ruta según declaró en la última notificación de posición) PLAN SUPLEMENTARIO EN (Dependencia ATS, ARO o identificación de la oficina de operaciones de la empresa explotadora que tiene los datos del plan de vuelo suplementario) – BÚSQUEDA PRELIMINAR DE COMUNICACIONES EFECTUADA CON (Identificación de las dependencias ATS/ATC a quienes se les requirió información sobre la ACFT) SIN RESULTADOS POSITIVOS. (Cualquier otro dato que pueda contribuir a determinar la situación en que se encuentra la ACFT y su tripulación). BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

2. Mensaje de una dependencia ATS al RSC o RCC correspondiente cuando la aeronave debía aterrizar en un aeródromo y no lo hizo.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente) o RSC (SACO - SARE - SAVC - SAME).....(Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente) o RSC (SACO - SARE - SAVC - SAME).....(Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N°

GHO

.....UTC, ACFT..... (marca y modelo o designador OACI)
 MATRÍCULA..... DESPEGÓ DE.....(AD o lugar apto) A LAS.....UTC, CON DESTINO (Ad o lugar apto) EET (tiempo total previsto)..... ALTERNATIVAS TIPO DE VUELO (VFR - IFR - local - instrucción, etc.) PLAN SUPLEMENTARIO EN..... (dependencia ATS, ARO o identificación de la oficina de operaciones de la empresa explotadora que tiene los datos del plan de vuelo suplementario) - BÚSQUEDA PRELIMINAR DE COMUNICACIONES EFECTUADA CON (identificación de las dependencias ATS/ATC a quienes se les requirió información sobre la ACFT) SIN RESULTADOS POSITIVOS. - (Cualquier otro dato que pueda contribuir a determinar la situación en que se encuentra la ACFT y su tripulación). BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

3. Mensaje de Fase de Incertidumbre.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente) o RSC (SACO - SARE - SAVC - SAME).....(Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente) o RSC (SACO - SARE - SAVC - SAME).....(Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N° GHO

FIN FASE DE INCERTIDUMBRE. REF. MI ASUNTO NRO GHO
 RELACIONADO CON FASE DE INCERTIDUMBRE ACFT MAT INFORMO FIN
 DE LA MISMA, ACFT LOCALIZADA EN A LAS UTC,
 SEGÚN INFORMACIÓN DE
 BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

4. Mensaje de una dependencia de Control de Aproximación o de una Torre de Control al RSC o RCC correspondiente cuando la aeronave debía aterrizar en un aeródromo y no lo hizo.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: (Designador dependencia ATS)..... (Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente) o RSC (SACO – SARE – SAVC – SAME)..... (Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N° GHO

.....UTC, ACFT..... (marca y modelo o designador OACI) MATRÍCULA.....
 PROCEDENTE DE.....(AD o lugar apto) VFR (o IFR) CON DESTINO
 (AD) SE COMUNICÓ CON ESTA APP (o TWR) (identificación de la APP o TWR) A LAS
 UTC SOBRE (identificación de la posición o lugar que notificó el piloto) FUE
 AUTORIZADA PARA (aterrizaje, ingreso al circuito de tránsito, final de pista, etc.) DEBERÍA
 HABER ATERRIZADO A LAS UTC ESTIMADA - SIN COMUNICACIÓN NI NOTICIAS DE LA
 ACFT - BÚSQUEDA PRELIMINAR DE COMUNICACIONES EFECTUADA CON.....
 (Identificación de las dependencias ATS/ATC a quienes se les requirió información sobre la ACFT) SIN
 RESULTADOS POSITIVOS. - (Cualquier otro dato que pueda resultar de utilidad para el RCC o RSC, como la
 existencia o no de MSG FPL, CPL, de DEP recibidos en la ARO del AD, la dependencia que podría tener el
 PLAN suplementario, etc). BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

5. Mensaje de Fase de Alerta de un RSC al RCC.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RSC (SACO – SARE – SAVC – SAME)..... (Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N° GHO

INFORMO FASE DE ALERTA DECLARADA POR (este RSC o RCC que inició la fase de alerta) A PARTIR DE.....UTC, ACFT..... (marca y modelo o designador OACI) MATRÍCULA..... DESPEGÓ DE.....(Ad o lugar apto) A LAS..... UTC, CON DESTINO (Ad o lugar apto) EET (tiempo total previsto) ALTERNATIVAS TIPO DE VUELO (IFR – VFR – local – instrucción, etc) ÚLTIMA COMUNICACIÓN A LAS UTC, POSICIÓN..... (Identificación del punto de posición o si se conoce radial y distancia de una radioayuda). (OTROS DATOS ESENCIALES como: COLOR ACFT AUTONOMÍA..... ALMAS A BORDO..... EQUIPO DE SUPERVIVENCIA Y DEMÁS INFORMACIÓN DEL PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO ELT (SÍ o NO según declaración en el Plan de Vuelo) PILOTO AL MANDO AUTONOMÍA REMANENTE (si se conoce) (Cualquier otro dato que pueda contribuir a determinar la situación en que se encuentra la ACFT y su tripulación). BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

6. Mensaje de Fase de Alerta del RCC.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RCC (SAEZ).....(Utilizar el designador correspondiente)

PARA: (Utilizar los designadores correspondientes)

CC: (Utilizar los designadores correspondientes)

ASUNTO: N° GHO

INFORMO FASE DE ALERTA DECLARADA POR(este RCC que inició la fase de alerta) A PARTIR DE.....UTC, ACFT..... (marca y modelo o designador OACI) MATRÍCULA..... DESPEGÓ DE..... (Ad o lugar apto) A LAS.....UTC, CON DESTINO (Ad o lugar apto) EET (tiempo total previsto) ALTERNATIVAS TIPO DE VUELO (IFR – VFR – local – instrucción, etc) ÚLTIMA COMUNICACIÓN A LAS UTC, POSICIÓN..... (Identificación del punto de posición o si se conoce radial y distancia de una radioayuda). (OTROS DATOS ESENCIALES como: COLOR ACFT AUTONOMÍA..... ALMAS A BORDO..... EQUIPO DE SUPERVIVENCIA Y DEMÁS INFORMACIÓN DEL PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO ELT (SÍ o NO según declaración en el PLAN DE VUELO) PILOTO AL MANDO..... AUTONOMÍA REMANENTE (si se conoce) (Cualquier otro dato que pueda contribuir a determinar la situación en que se encuentra la ACFT y su tripulación). SOLICITO ALERTAR MEDIOS SAR - COORDINA RCC (o RSC) TEL DIRECCIÓN AFTN BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

7. Mensaje de Fin de Fase de Alerta del RSC al RCC.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RSC (SACO – SARE – SAVC – SAME)..... (Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N° GHO

FIN FASE DE ALERTA. REF. MI ASUNTO NRO GHO RELACIONADO CON FASE DE ALERTA ACFT MAT INFORMO FIN DE LA MISMA, ACFT LOCALIZADA
 EN A LAS UTC, SEGÚN INFORMACIÓN DE BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

9. Mensaje de una dependencia ATS al RSC o RCC correspondiente.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: (Designador dependencia ATS)..... (Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ – SAME – SARE – SACO – SACV)..... (Utilizar el designador correspondiente)
 o RSC (SASA – SAZS – SAWG – SAWB).....(Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N° GHO

INFORMO A PARTIR DE UTC - ACFT..... (marca y modelo o designador OACI)
 MATRÍCULA..... PROCEDENTE DE..... (Ad o lugar apto) EN VUELO (detallar tipo de vuelo IFR, VFR, local, de instrucción, etc.) CON DESTINO..... (Ad o lugar apto) ÚLTIMA COMUNICACIÓN A LAS UTC, POSICIÓN..... (Identificación del punto de posición o si se conoce radial y distancia de una radioayuda) – (Si la fase de peligro se inició porque el piloto declaró la emergencia se agregará:) A LAS UTC EL PILOTO SE DECLARÓ EN EMERGENCIA Y NOTIFICÓ (detallar la causa informada en tal declaración; por ej.: fuego a bordo, fuego en un motor, motor posición n° en bandera, etc.) – (Si la fase de peligro se inició porque el piloto notificó una situación anormal y existen indicios de que la ACFT se encuentra en situación de emergencia, por ejemplo se perdió la comunicación y desapareció la traza radar) A LAS UTC EL PILOTO NOTIFICÓ (anormalidad notificada) SE LE INFORMÓ CON POSTERIORIDAD SE PERDIÓ CONTACTO RADAR EN (detalles del lugar donde se dejó de observar la traza radar, según el medio tecnológico de que disponga el Controlador en el equipo, por ej. coordenadas geográficas o radial y distancia de una radioayuda) - (Cualquier otro dato que pueda contribuir a determinar la situación en que se encuentra la ACFT y su tripulación). BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

10. Mensaje de Fase de Peligro de un RSC al RCC.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RSC (SACO – SARE – SAVC – SAME)..... (Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N° GHO

INFORMO FASE DE PELIGRO DECLARADA POR (este RSC o la dependencia ATS que inició la fase de peligro) A PARTIR DE.....UTC, ACFT..... (marca y modelo o designador OACI) MATRÍCULA..... DESPEGÓ DE.....(Ad o lugar apto) A LAS.....UTC, CON DESTINO (Ad o lugar apto) EET (tiempo total previsto) ALTERNATIVAS TIPO DE VUELO (IFR – VFR – local – instrucción, etc) ÚLTIMA COMUNICACIÓN A LAS UTC, POSICIÓN..... (Identificación del punto de posición o si se conoce radial y distancia de una radioayuda). (OTROS DATOS ESENCIALES como: COLOR ACFT AUTONOMÍA..... ALMAS A BORDO..... EQUIPO DE SUPERVIVENCIA Y DEMÁS INFORMACIÓN DEL PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO ELT (SÍ o NO según declaración en el PLAN DE VUELO) PILOTO AL MANDO AUTONOMÍA REMANENTE (si se conoce – Este dato será 0000 si la fase de peligro se declaró porque se considera agotado el combustible) (Cualquier otro dato que pueda contribuir a determinar la situación en que se encuentra la ACFT y su tripulación – Si la fase de peligro se inició porque el piloto se declaró en emergencia se debe detallar la causa informada en tal declaración; por ej.: fuego a bordo, fuego en un motor, motor posición ... en bandera, etc) SOLICITO INSTRUCCIONES O CONFIRMACIÓN SI CONTINUÓ A CARGO. BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

11. Mensaje de Fase de Peligro del RCC.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RCC (SAEZ).....(Utilizar el designador correspondiente)

PARA:..... (Utilizar los designadores correspondientes)

CC:..... (Utilizar los designadores correspondientes)

ASUNTO: N° GHO

INFORMO FASE DE PELIGRO DECLARADA POR (este RCC o RSC o la dependencia ATS que inició la fase de peligro) A PARTIR DE.....UTC, ACFT..... (marca y modelo o designador OACI) MATRÍCULA..... DESPEGÓ DE.....(Ad o lugar apto) A LAS.....UTC, CON DESTINO (Ad o lugar apto) EET (tiempo total previsto) ALTERNATIVAS TIPO DE VUELO (IFR – VFR – local – instrucción, etc) ÚLTIMA COMUNICACIÓN A LAS UTC, POSICIÓN..... (Identificación del punto de posición o si se conoce radial y distancia de una radioayuda). (OTROS DATOS ESENCIALES como: COLOR ACFT..... AUTONOMÍA..... ALMAS A BORDO..... EQUIPO DE SUPERVIVENCIA Y DEMÁS INFORMACIÓN DEL PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO ELT (SÍ o NO según declaración en el PLAN DE VUELO) PILOTO AL MANDO AUTONOMÍA REMANENTE (si se conoce – Este dato será 0000 si la fase de peligro se declaró porque se considera agotado el combustible) - (Cualquier otro dato que pueda contribuir a determinar la situación en que se encuentra la ACFT y su tripulación – Si la fase de peligro se inició porque el piloto se declaró en emergencia se debe detallar la causa informada en tal declaración; por ej.: fuego a bordo, fuego en un motor, motor posición ... en bandera, etc) SOLICITO ASIGNE MEDIOS SAR BAJO CONTROL OPERACIONAL RCC (o RSC).....COORDINA RCC (o RSC) TEL..... DIRECCIÓN AFTN BT.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

12. Mensaje de Fin de Fase de Peligro del RSC al RCC.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RSC (SACO – SARE – SAVC – SAME)..... (Utilizar el designador correspondiente)

PARA: RCC (SAEZ)..... (Utilizar el designador correspondiente)

CC: DIR. REGIONAL (Utilizar el designador correspondiente)

ASUNTO: N° GHO

FIN FASE DE PELIGRO - REF. MI ASUNTO NRO GHO, RELACIONADO CON FASE DE PELIGRO ACFT MAT INFORMO FIN DE LA MISMA, ACFT LOCALIZADA EN A LAS..... UTC, DE ACUERDO CON LO INFORMADO POR SOLICITO DEJE SIN EFECTO ASIGNACIÓN DE MEDIOS SAR.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

13. Mensaje de Fin de Fase de Peligro de un RCC.

MENSAJE

ORDEN DE PRIORIDAD			
SS	DD	FF	KK - GG

DE: RCC (SAEZ).....(Utilizar el designador correspondiente)

PARA:.....(Utilizar los designadores correspondientes)

CC:.....(Utilizar los designadores correspondientes)

ASUNTO: N° GHO

FIN FASE DE PELIGRO - REF. MI ASUNTO NRO GHO, RELACIONADO CON FASE DE PELIGRO ACFT MAT INFORMO FIN DE LA MISMA, ACFT LOCALIZADA EN A LAS..... UTC, DE ACUERDO CON LO INFORMADO POR
 SOLICITO DEJE SIN EFECTO ASIGNACIÓN DE MEDIOS SAR.

ECOM		
	INICIAL	GHO
Recibido		
Transmitido		

FIRMA:

PROMOTOR:

ACLARACIÓN:

Apéndice 3

FRASES NORMALIZADAS Y SEÑALES.

1. Palabras de Procedimiento
2. Señales de Socorro
3. Señales Superficie – Aire
4. Señales Aire – Superficie

1. Palabras de procedimiento

- AFFIRMATIVE significa “sí”, es decir, que lo que ha transmitido una persona es correcto.
- BREAK se utiliza para separar las diversas partes de un mensaje o un mensaje de otro.
- FIGURES se menciona antes de que se indiquen números en un mensaje.
- I SPELL se utiliza antes de efectuar un deletreo fonético, como por ejemplo, un nombre propio.
- NEGATIVE significa “no”.
- OUT indica el fin de una transmisión cuando no se espera ninguna respuesta.
- OVER indica el fin de una transmisión cuando se espera una respuesta inmediata.
- ROGER significa que se ha recibido satisfactoriamente la transmisión.
- SILENCE se repite tres veces y significa que todas las transmisiones deben cesar inmediatamente.
- SILENCE FINI (pronunciado SI LANS FI NÍ) significa que se cancela la solicitud de silencio y se utiliza para indicar el final de una emergencia y la reanudación del tráfico normal.
- THIS IS se utiliza antes del nombre o distintivo de llamada de la estación que sigue inmediatamente.
- WAIT significa “espere”, es decir, que se debe efectuar una interrupción durante algunos segundos y esperar a que se reanude la transmisión.

2. Señales de socorro

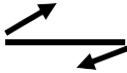
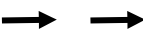
Algunas señales de socorro básicas son las siguientes:

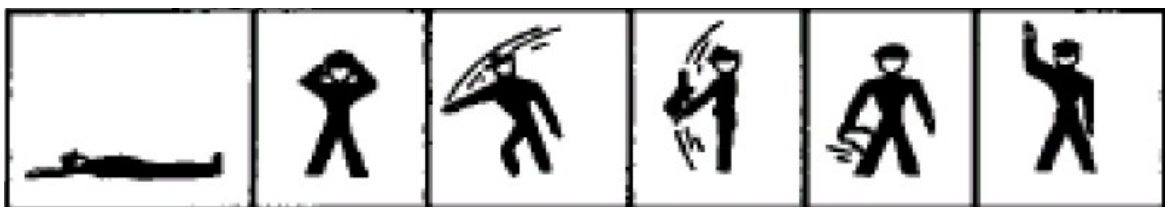
- Una pistola u otro medio explosivo disparado a intervalos de un minuto aproximadamente (las balas trazadoras se pueden detectar a una distancia de hasta seis millas, aunque es difícil localizar con exactitud a los supervivientes);
- Una señal sonora ininterrumpida con cualquier aparato indicador de niebla;
- Una bandera cuadrada que tenga encima o debajo una esfera o algo que se parezca;
- Llamas, por ejemplo, de un barril ardiendo (las llamas son muy eficaces durante la noche y se han visto a distancias de hasta 50 millas);
- Bengalas rojas, que se han visto por la noche a distancias de hasta 35 millas, con un promedio de 10 millas, y a 1-2 millas aproximadamente con luz diurna;
- Humo naranja, que se puede ver a una distancia de hasta 12 millas durante el día si la velocidad del viento es inferior a 10 nudos, con un alcance medio de 8 millas;
- Subir y bajar lenta y repetidamente los brazos extendidos lateralmente; Una bandera invertida;
- Destellos de un espejo de señales, con una distancia de detección de 5 millas, aunque a veces se pueden detectar a 45 millas;
- El agua coloreada, normalmente verde o roja, se ha visto a distancias de hasta 10 millas, con un promedio de detección de 3 millas.

3. Señales superficie - aire

Necesitamos ayuda	V
Necesitamos asistencia médica	X
No o negativo	N
Sí o afirmativo	Y
Nos dirigimos en esta dirección	↑

En el siguiente cuadro figuran señales visuales adicionales con su significado.

Nº	Mensaje	Clave
1	Operación terminada	LLL
2	Hemos encontrado a todo el personal.	<u>LL</u>
3	Hemos encontrado solamente a una parte del personal.	++
4	No podemos continuar. Regresamos a la base.	X X
5	Nos hemos dividido en dos grupos cada uno de los cuales se dirige en el sentido indicado.	
6	Se ha recibido información de que la aeronave se halla en esta dirección.	
7	No hemos encontrado nada. Continuamos la búsqueda.	N N



Necesitamos asistencia médica	Nuestro receptor funciona	Lance el mensaje	Afirmativo (Sí)	Negativo (No)	Todo va bien. No esperen.
-------------------------------	---------------------------	------------------	-----------------	---------------	---------------------------



No intente aterrizar

Aterrice aquí

Podemos partir en breve,
esperen si es posible.

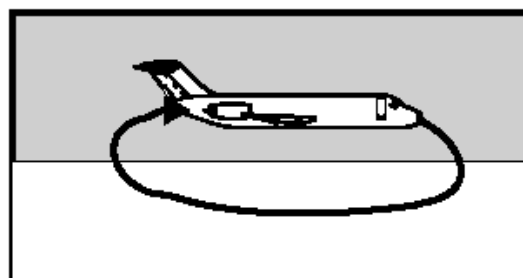
Necesitamos mecánicos
o piezas de recambio.

Recójanos, aquí
abandonamos el
avión.

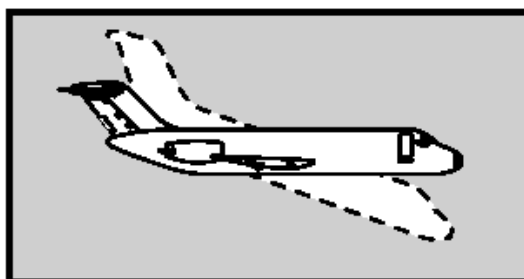
4. Señales aire - superficie



**Mensaje recibido y comprendido
(Alabeando)**



**Mensaje recibido y no comprendido
(Describiendo un círculo)**



**Afirmativo
(Cabecando el morro)**



**Negativo
(Guiñando a izquierda y derecha)**

Página dejada intencionalmente en blanco

Apéndice 4

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN INICIAL

1. Formulario de Notificación Inicial

1. Formulario de Notificación Inicial

.....
(Día /mes /año)

.....
(Hora- UTC)

1. Fase de Emergencia: INCERFA ALERFA DESTREFA

2. Organismo o persona que notifica:

Nombre:

Profesión:

Domicilio:

.....

Número de teléfono:

Domicilio (Empleo):

Número de teléfono:Fax:

Nombre y domicilio de otros testigos:

.....

.....

.....

3. Naturaleza y lugar del Incidente:

.....

.....

.....

Hora de la observación:.....

Lugar de la observación:.....

4. Información significativa obtenida del Plan de Vuelo

Matricula de la aeronave:.....Tipo:.....

Tipo del equipo de navegación a bordo:.....

Punto de salida:.....Hora (UTC):.....

Ruta prevista:.....

Velocidad de crucero:Destino previsto.....ETA (UTC):.....

Aeródromos de alternativa o aeródromos de alternativa posibles:.....

.....

Autonomía de combustible:.....Autonomía de combustible en la última posición conocida.....

Equipo de radio/de emergencia/ELT a bordo:.....

Colores y marcas distintivas:.....

.....

.....

Propietario u otra empresa explotadora:.....

5. Comunicaciones

RTF..... ADS-C..... CPDLC.....
(Distintivo de llamada)

Ultima comunicación recibida a las por.....
(Hora UTC) (Estación)

en
(Frecuencia)

6. Último Informe de posición

Lugar.....Hora (UTC).....

Como se determinó la posición:.....

.....

7. Medidas locales adoptadas:.....

.....

8. En caso necesario, tipo y cantidad de suministros de supervivencia que han de lanzarse:.....

.....

.....

9. Personas afectadas por el incidente

Nombre de: Piloto.....

Tripulación.....

Pasajeros.....

.....

.....

.....

Otros.....

Número de: Personas ilesas.....

Lesionados.....

Muertos.....

Total.....

10. Condiciones meteorológicas en el aérea de la emergencia (incluyendo el estado del mar), según la notificación del informante:

.....

.....

.....

.....

.....

11. Medidas adoptadas por la persona que recibió el informe:

.....

.....

.....

.....

(Firma)

Apéndice 5

FORMULARIO DE INFORME DE SITUACIÓN (SITREP)

1. Formulario de Informe de Situación (SITREP) de una operación SAR aeronáutica.

1. Formulario de Informe de Situación (SITREP) de una operación SAR aeronáutica

Independientemente del formato, los SITREP deberán contener, como mínimo, la siguiente información:

- 1º) Identificación: referencia al objeto, el número del SITREP, identificación de la aeronave y una o dos palabras descriptivas del siniestro. Deberá indicarse la fase estimada de la emergencia. Los SITREP deberán numerarse correlativamente en todos los casos. Cuando se releve un OSC, el reemplazante deberá continuar la secuencia numérica de los SITREP.
- 2º) Situación: descripción del caso, condiciones que afectan al caso, y toda ampliación de información que aclare el problema. Después del primer SITREP, sólo es necesario incluir los cambios de la situación comunicada originalmente.
- 3º) Medidas tomadas: un detalle de todas las medidas tomadas desde el último informe, incluidos los resultados de dichas medidas. Cuando se haya realizado una búsqueda infructuosa, las medidas adoptadas, tales como las salidas u horas de búsqueda, las áreas y técnicas de búsqueda utilizadas.
- 4º) Planes futuros: una descripción de las acciones planeadas para el futuro, incluida cualquier recomendación y, de ser necesario, una petición de ayuda adicional.
- 5º) Estado del caso. Se utiliza para informar:
 - a) La situación actual del incidente o de la Misión SAR Aeronáutica;
 - b) Que se suspende temporalmente la búsqueda en espera de nuevos acontecimientos;
 - c) Que el caso se ha cerrado.

Apéndice 6

EQUIPAMIENTO PARA LOS RCC/RSC

1. Requisitos mínimos de equipamiento para los RCC/RSC

1. Requisitos mínimos de equipamiento para los RCC/RSC

Los RCC/RSC deberán disponer, como mínimo, del siguiente equipamiento:

1º) Equipos de comunicaciones:

- a) Telefonía fija.
- b) Telefonía celular.
- c) Telefonía satelital (opcional).
- d) Conexión permanente a internet con banda ancha.
- e) Equipos para comunicaciones en VHF (fijo y portátil) y en HF (opcional).
- f) Terminales de Mensajería Aeronáutica.

2º) Equipamiento informático y audiovisual:

- a) Computadoras de escritorio y/o portátil (la cantidad que se considere necesaria para las actividades de la dependencia).
- b) Impresoras e insumos (la cantidad que se considere necesaria para las actividades de la dependencia).
- c) Dispositivo electrónico con pantalla de grandes dimensiones para la proyección imágenes multifuente (ordenador, televisor, dispositivos portátiles, etc.)

3º) Equipamiento de oficina: el mobiliario suficiente y necesario para que el personal de dotación del RCC/RSC desempeñe sus funciones administrativas y operativas en forma confortable y eficaz. Dicho equipamiento incluye insumos de papelería y librería.

4º) Documentación de tenencia obligatoria: la misma se encontrará en vigencia, pudiendo estar impresa o con acceso permanente en formato digital.

- a) Legislación aeronáutica relacionada con el SAR.
- b) RAAC – Parte 212.
- c) PROGEN SAR.
- d) IAMSAR (Vol. I, II y III).
- e) Documentación Integrada de Información Aeronáutica.
- f) MADHEL.
- g) Cartas de Navegación en Ruta (Espacio Aéreo Superior/Inferior).
- h) Cartas Aeronáuticas Aéreas (1:1.000.000; 1:500:000) del área de responsabilidad del RCC/RSC.
- i) Cartas de Acuerdo Operacional suscriptas con organismos públicos/privados y con los RCC adyacentes, actualizadas.
- j) Guía Operativa SAR.
- k) Formularios de Notificación Inicial y SITREP.

5º) Equipamiento para despliegue del personal en el campo: será adecuado, en cantidad suficiente y en función de las características del clima y la topografía del área de responsabilidad del RCC/RSC. El mismo, deberá estar permanentemente disponible para ser utilizado, en caso que el personal SAR (por ejemplo el SMC, el OSC o el ACO) deba trasladarse al terreno ante una eventual Misión SAR Aeronáutica. Dicho equipamiento estará comprendido, por ejemplo, por: carpas, bolsas de dormir, mochilas, indumentaria adecuada (para climas fríos o cálidos, según corresponda), equipo para orientación terrestre (brújula y GPS portátil), kit de primeros auxilios, bengalas fumígenas o hipergólicas y todo elemento necesario para poder desplegar actividades de búsqueda y pernoctar en campo abierto.

Apéndice 7

GUÍA DE PROCEDIMIENTOS GENERALES ANTE UNA FASE DE EMERGENCIA

1. Recepción de un alerta satelital o aeronave declarada en Fase de Incertidumbre.
2. Aeronave declarada en Fase de Alerta.
3. Recepción de un alerta satelital de aeronave accidentada o aeronave declarada en Fase de Peligro.

1. Recepción de un alerta satelital o aeronave declarada en Fase de Incertidumbre.

Todos los pasos que se detallan a continuación deben ser registrados en el Libro de Servicio de la dependencia SAR aeronáutica, asentando: hora, nombre y apellido del contacto, coordinación/información recibida y/o transmitida y cualquier otro dato o información que se considere relevante.

Medidas a tomar por el operador SAR

- 1º) Enviar inmediatamente un mensaje de acuse de recibo al MCC (si se recibió el mensaje de alerta satelital del MCC).
- 2º) Ubicar el punto indicado en el mensaje de alerta satelital o por la última posición conocida de la aeronave (determinar las coordenadas geográficas cuando sea necesario) en una carta visual del sector (preferentemente en escala 1:1.000.000 ó 1:500.000). Marcar y registrar la zona, tratando de establecer una referencia de radial/rumbo y distancia desde una radioayuda VOR, aeródromo, punto geográfico importante o conocido, según convenga.
- 3º) Intentar por todos los medios posibles hacer enlace con la aeronave que se encuentra en estado de incertidumbre. Solicitar apoyo radioeléctrico o aéreo a aeronaves próximas a las coordenadas del punto establecido.

Nota. — En caso de no tener tránsito en el lugar, transmitir un “mensaje a ciegas” de la información, por si alguna aeronave no controlada pueda acusar recibo de la señal ELT o establecer enlace con la aeronave que se busca.

- 4º) Solicitar y registrar toda la información posible que brinden el ACC, APP, TWR, la dependencia ARO-AIS y/o cualquier otra dependencia u organismo que pudiere aportar datos.
- 5º) Informar al Jefe del RCC, o a su reemplazante a cargo, y al MCC (cuando corresponda) la mayor información que se disponga sobre la aeronave en cuestión y las medidas iniciales tomadas. Registrar la información recopilada. En caso de no tener confirmación de alerta, efectuar averiguaciones con organismos públicos o privados cercanos, y esperar la actualización de información del satélite del MCC. Registrar toda la información recibida.

Si se comprueba fehacientemente que la alerta es falsa o se tiene certeza de que la aeronave no necesita asistencia entonces se procederá a cerrar el caso y cumplimentar los puntos 6º, 7º y 8º.

- 6º) Enviar mensaje de “caso cerrado” al MCC, esperar acuse de recibo y archivar los mensajes.
- 7º) Registrar por escrito y en forma cronológica todos los incidentes SAR ocurridos y las acciones tomadas.
- 8º) Confeccionar, a la mayor brevedad posible, un informe detallando: cronología de los hechos, acciones tomadas, mensajes enviados y recibidos, medios concurrentes intervinientes (si participaron), dificultades surgidas y cualquier otra información que se considere de interés. Rotular el informe y archivarlo en un lugar que permita un resguardo seguro y preserve su integridad en caso de ser requerido por la Autoridad Aeronáutica.

Si se comprueba que la alerta es real se deberá, a partir de este punto, continuar con los procedimientos establecidos en 2.

2. Aeronave declarada en Fase de Alerta.

Todas las medidas que se detallan a continuación deben ser registradas en el Libro de Servicio de la dependencia SAR aeronáutica, asentando: hora, nombre y apellido del contacto, coordinación/información recibida y/o transmitida y cualquier otro dato o información que se considere relevante.

Medidas a tomar por el operador SAR

- 1º) Activar inmediatamente el Plan de Llamada del RCC e informar inmediatamente a su Jefe, o a su reemplazante a cargo, a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de la aeronave involucrada.
- 2º) Prever los recursos materiales y los medios concurrentes disponibles y adecuados que se podrían utilizar ante la futura necesidad de realizar una operación SAR.

Nota.- — Siempre se deberá priorizar la posibilidad de contar con un médico/enfermero en apresto para ser trasladado vía aérea o terrestre en el mismo instante en que se inicie la etapa de salvamento.

- 3º) Informar la situación (datos básicos, acciones iniciales y medios disponibles al momento) a la Autoridad Aeronáutica, cuando las tareas y prioridades así lo permitan.
- 4º) Establecer un Plan de Búsqueda Preliminar, previo análisis de toda la información recopilada.

Si se comprueba que no es necesario brindar ayuda:

- 1º) Asegurarse por todos los medios disponibles, que ya no es necesario brindar ayuda. En lo posible, obtener la confirmación por escrito y archivarla.
- 2º) Enviar mensaje de cierre del caso al MCC y a la Autoridad Aeronáutica, esperar acuse de recibo y archivar los mensajes.
- 3º) Registrar por escrito y en forma cronológica todos los incidente SAR ocurridos y las acciones tomadas.
- 4º) Elevar a la mayor brevedad un informe, detallando: cronología de los hechos, acciones adoptadas, mensajes recibidos y enviados, medios concurrentes intervinientes (si participaron), inconvenientes surgidos (dificultades de: comunicación, coordinación, disponibilidad de recursos humanos o materiales, entre otras que surjan) y cualquier otra información que se considere de interés y/o que sea relevante para la mejora del Servicio de Búsqueda y Salvamento.
- 5º) Rotular el informe y archivarlo en un lugar que permita un resguardo seguro y preserve su integridad en caso de ser requerido por la Autoridad Aeronáutica.

Si se comprueba que es necesario brindar ayuda, adoptar los procedimientos establecidos en 3.

3. Recepción de un alerta satelital de aeronave accidentada o aeronave declarada en Fase de Peligro.

Todas las medidas que se detallan a continuación deben ser registradas en el Libro de Servicio de la dependencia SAR aeronáutica, asentando: hora, nombre y apellido del contacto, coordinación/información recibida y/o transmitida y cualquier otro dato o información que se considere relevante.

Medidas generales a adoptar por el operador SAR/SMC

- 1º) Activar inmediatamente el Plan de Llamada del RCC avisando con prioridad y con la mayor celeridad posible al Jefe del RCC, o a quien esté en su reemplazo, a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de la aeronave involucrada.
- 2º) El Jefe del RCC designará inmediatamente al SMC que estará a cargo de la Misión SAR.
- 3º) Dar inmediato aviso a todos los recursos humanos y materiales adecuados y disponibles para ejecutar una operación de búsqueda y salvamento (seleccionar los medios concurrentes según sus características, ubicación geográfica y disponibilidad).
- 4º) El SMC deberá confeccionar periódicamente un SITREP, cuando las tareas y prioridades así lo permitan, a fin de ir informando el progreso de las operaciones SAR (datos básicos, medios disponibles al momento y acciones iniciales) a la Autoridad Aeronáutica u organismos que se determinen.
- 5º) El SMC y los Operadores SAR que lo auxilien en su tarea, no brindarán ningún dato o información ante consultas referidas a la aeronave accidentada, o presuntamente accidentada, por parte de los medios de prensa o por terceros.

Nota. — Se deberá indicar a la persona o entidad que solicita dicha información, que el único autorizado a brindar información oficial es el vocero designado por la Autoridad Aeronáutica. La información será dispensada con periodicidad, en el lugar y de la forma que ésta disponga. Se respetará el mismo criterio para la información que se deba suministrar a los familiares de las personas que viajaban a bordo de la aeronave sujeta a la búsqueda y salvamento. A fin de no interferir con las actividades y el lugar donde se realiza la planificación y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento, el vocero designado por la Autoridad Aeronáutica brindará información sobre el progreso de la Misión SAR en un lugar alejado del recinto donde se encuentre reunido el SMC y las autoridades de los medios concurrentes participantes. La información sobre el estado de la Misión SAR será dispensada primero, y en todos los casos, a los familiares de quienes se encontraban a bordo de la aeronave sujeta a la búsqueda y posteriormente a los medios de prensa o de difusión masiva.

- 6º) Establecer un plan de búsqueda preliminar, previo análisis de la información recolectada.
- 7º) Verificar el estado en regla de la documentación de aeronaves y tripulación voluntaria que va a intervenir, cuando se estime necesario y si la premura del caso lo permite.
- 8º) El SMC transmitirá en forma escrita u oral, según las circunstancias, las instrucciones precisas (qué buscar, dónde, tipo de rastreo y toda información necesaria) al piloto al mando del medio aéreo, o bien, a quienes operen los medios terrestres, fluviales y/o marítimos afectados a la búsqueda y salvamento.

Nota. — Siempre se deberá priorizar la posibilidad de contar con un médico/enfermero en apresto para ser trasladado vía aérea o terrestre en el mismo instante en que se inicie la etapa de salvamento.

Cuando se localice a la aeronave accidentada el SMC informará a la autoridad responsable de la investigación del accidente.

- 9º) Al dar por finalizada la Misión SAR, se enviará un mensaje de cierre del caso al MCC y a la Autoridad Aeronáutica. Se esperará el acuse de recibo y se archivarán los mensajes.

- 10°) Una vez finalizadas las operaciones de búsqueda y salvamento, se confeccionará un Informe de Misión SAR Aeronáutica detallado y completo que incluya: la cronología de los hechos, todas las acciones llevadas a cabo; personal y medios concurrentes afectados a las operaciones; dificultades encontradas para desarrollar las operaciones; copia de los registros (mensajes, correos electrónicos, faxes, etc., enviados y recibidos antes, durante y después de las operaciones SAR) o cualquier otra información y/o documentación que se considere de importancia o de interés para dejar constancia de lo actuado y para tomar medidas para optimizar la prestación del Servicio SAR Aeronáutico.
 - 11°) Se deberá asesorar en materia SAR e informar a las Autoridades Judiciales que pudieren tener intervención del caso.
 - 12°) El SMC deberá remitir el Informe de Misión SAR a la Autoridad Aeronáutica, en un plazo no mayor a SETENTA Y DOS (72) horas, contados a partir del momento en que finalizaron las operaciones de búsqueda y salvamento.
 - 13°) Recopilar, ordenar, identificar adecuadamente y archivar toda la documentación y registros utilizados durante las operaciones SAR, junto con la copia del Informe de Misión SAR Aeronáutica.
-



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: PROYECTO PROGEN SAR 2019

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 76 pagina/s.