

PLAN NACIONAL SAR – VE [PROPUESTO]

PLAN NACIONAL
DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO

PROYECTO CONJUNTO
DEL FIR / SRR DE VENEZUELA

PROPUESTO POR:



1. INTRODUCCIÓN

- a. Este Plan SAR, ha sido elaborado por la Organización Nacional de Salvamento & Seguridad Marítima de los espacios Acuáticos de Venezuela [ONSA, A.C.], con el objeto de proponer y recomendar ante los organismos y autoridades competentes, la organización de los diferentes entes & recursos [FALSAR] del país, a fin de garantizar la eficiente coordinación, uso y distribución de los mismos en operaciones de búsqueda & salvamento tanto marítimos como aeronáuticos.
- b. Cualquier persona que desee enviar sus comentarios o sugerencias con respecto a esta publicación, podrá hacerlo a la siguiente dirección:

ONSA, A.C.
[info@onsa.org.ve]

2. TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción	02
2. Tabla de Contenido	03
3. General	04
4. Organización SAR	05
5. Región de Búsqueda & Salvamento de Venezuela [SRR-VE]	11
6. Operaciones	12
7. Comunicaciones	18
8. RCC & Estaciones de Comunicaciones	21
9. Unidades de Búsqueda & Salvamento	22
10. Reportes & Mensajes	25
11. Lista de Distribución	31

3. GENERAL

El Plan de Búsqueda & Salvamento Marítimo & Aeronáutico para la Región de Venezuela, consiste en la organización y distribución de recursos, así como en la asignación de las responsabilidades entre todos los entes relacionados; autoridades, organismos y cualquier otra persona que esté dispuesta a cooperar en las operaciones de búsqueda & salvamento marítimas & aeronáuticas.

El Plan establece las recomendaciones y acuerdos que deben ser suscritos entre las autoridades gubernamentales de Venezuela, los gobiernos de los países vecinos en cuanto a Regiones SAR [SRR], representantes de Organismos Internacionales tales como la Organización Marítima Internacional [OMI] y la Organización Internacional de Aviación Civil [OACI].

3.1. PROPÓSITO

El PLAN SAR establece los procedimientos y organización nacional, dirigidas a maximizar el desempeño de los recursos o facilidades [FALSAR] involucradas en operaciones SAR.

El Plan proveerá entre otras cosas, un inventario de las unidades disponibles, marítimas & aeronáuticas, civiles y militares, en la Región SAR de Venezuela [SRR-VE].

Así mismo deberá ser suscrito por los Ministros de Infraestructura, Interior & Justicia, Ambiente y Defensa, así como por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos y el Instituto Nacional de Aviación Civil; a los fines de consolidar este Plan dentro del marco jurídico nacional.

3.2. RESPONSABILIDADES

El Ministerio de Infraestructura, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos y el Instituto Nacional de Aviación Civil; a través del JRCC-MIQ, velarán por el cumplimiento y ejecución de este PLAN NACIONAL SAR, así como de las recomendaciones y actualizaciones que a tales efectos se realicen. En consecuencia, las sugerencias y recomendaciones que se hagan de este PLAN SAR deberán ser enviadas a:

JRCC-MIQ
Aeropuerto Internacional Simón Bolívar
Maiquetía – Venezuela
[rcc-miq@onsa.org.ve]

4. ORGANIZACIÓN SAR

4.1. GENERAL

La organización de operaciones de Búsqueda & Salvamento; operaciones tipificadas con las siglas SAR – *Search & Rescue* – consiste en el uso de todos los recursos o facilidades [FALSAR] disponibles para asistir a personas o propiedades bajo una situación de emergencia potencial o real. Los elementos a continuación presentados, son parte de una misión SAR.

El Centro de Coordinación de Búsqueda & Salvamento se identifica en general como RCC – *Rescue Center Coordinator* – dependiendo de su responsabilidad en la Región de Búsqueda & Salvamento conocida como SRR – *Search & Rescue maritime Responsibility Region* – y FIR – *Flight Information Region* – se identificará de la siguiente manera:

- a. ARCC: Responsabilidad Aeronáutica [FIR];
- b. MRCC: Responsabilidad Marítima [SRR];
- c. JRCC: Responsabilidad Conjunta; Marítima & Aeronáutica [SRR / FIR].

NOTA: El uso de la palabra “Marítima” en cuanto a operaciones de Búsqueda & Salvamento [SAR] se refiere, involucra a todas aquellas relacionadas con los espacios acuáticos en general.

4.2. LA ORGANIZACIÓN SAR EN VENEZUELA

La organización SAR en Venezuela consiste en la presencia de un Centro Coordinador de Búsqueda & Salvamento Conjunto [JRCC] – *Joint Rescue Center Coordinator* – localizado en Maiquetía e identificado como JRCC-MIQ, de quien dependerán todas las coordinaciones de misión SAR, marítimas & aeronáuticas, que se realicen en la Región de Búsqueda & Salvamento de Venezuela marítima [SRR-VE] y aeronáutica [FIR].

Así mismo tendrá bajo su dirección, a los Sub-centros de Coordinación de Búsqueda & Salvamento Conjuntos [JRSC] – *Rescue Sub-center Coordinator* – de quien dependerán las misiones SAR que se realicen dentro de una región o área predeterminada;

Para cada misión SAR el JRCC ó JRSC designará un Coordinador de Misión [SMC] de quien dependerán las operaciones de la misión SAR asignada;

El Coordinador de Misión [SMC] – *SAR Mission Coordinator* – designará un Coordinador en Escena [OSC] – *On Scene SAR Coordinator* – de quien dependerán las operaciones de misión SAR en el sitio, a través de las respectivas Unidades de Búsqueda & Salvamento [SRU] – *Search & Rescue Unit* – que se presenten en la escena.

4.2.1. JRCC-MIQ

El JRCC-MIQ tiene como responsabilidad:

- a. La coordinación nacional de todas las misiones de Búsqueda & Salvamento que se realicen dentro de la Región SAR de Venezuela.

4.2.2. JRSC

El JRSC-MIQ tiene como responsabilidad:

- a. La coordinación de todas las misiones de Búsqueda & Salvamento que se realicen dentro de su región o área asignada por el JRCC-MIQ.

4.2.3. SMC

El SMC tiene como responsabilidad & tarea:

- a. Iniciar las acciones iniciales para proveer la asistencia requerida a los elementos en peligro;
- b. Utilizar de manera apropiada los recursos & elementos con que cuenta, así como mantener informado a todo el personal involucrado en la misión SAR de la asistencia que se requiere y demás asuntos relacionados. Todos los participantes en la misión serán responsables por sus propios equipos y personal así como tendrán que operar de acuerdo a sus propias regulaciones & estándares de seguridad;

- c. Designar a el Coordinador en Escena [OSC] y mantenerle proveído de toda la información relativa al incidente.
- d. Transmitir a las Unidades de Búsqueda & Salvamento [SRU] toda información de interés tales como: datum, OSC, indicativos de llamada, etc.
- e. Realizar reuniones informativas privadas [debrief] entre la mayor cantidad de participantes posibles y de distintas especialidades para determinar y proveer a toda la Organización SAR de:
 - (i) Área de Búsqueda Recomendada [SRA] – *Search Recommended Area* –
 - (ii) Patrones de Búsqueda
 - (iii) Horas de vuelo
 - (iv) Horas de Búsqueda
 - (v) Resultados
 - (vi) Recomendaciones
- f. Mantener informados a todos los participantes en la Organización SAR acerca del estatus la misión, disponiendo de un espacio para reunir y atender a los relacionados con las víctimas y a los medios de prensa .
- g. Mantener listos a los equipos y Unidades de Búsqueda & Salvamento disponibles para iniciar o continuar con los procedimientos de la misión SAR.
- h. Establecer y mantener un control firme de las comunicaciones con todas las Unidades de Búsqueda & Salvamento en la escena y del OSC.
- i. Emitir los Reportes de Situación [SITREP] – *Situation Report* – correspondientes a la misión SAR, a medida que el OSC confirma y transmite la información.

4.2.4. OSC

El OSC tiene como responsabilidad & tarea:

- a. Ejecutar los planes & tareas asignadas por el Coordinador de Misión [SMC];
- b. Modificar los planes & tareas asignadas por el Coordinador de Misión [SMC] basado en las condiciones de la escena tales como: unidades disponibles, condiciones climáticas, visibilidad, condiciones del mar, turbulencia, condiciones de vuelo, autonomía, información de último momento, etc.;
- c. Asumir el control operacional de la misión SAR y proveer de la coordinación necesaria para todas las Unidades participantes asignadas;
- d. Mantener constante comunicación con las Unidades participantes asignadas y con el Coordinador de Misión [SMC], a través de los correspondientes canales & frecuencias establecidas;
- e. Emitir el primer Reporte de Situación [SITREP] “SITREP #1” al momento de arribar a la escena, con los siguientes datos:
 - (i) Hora de arribo y Hora estimada de salida de la escena;
 - (ii) Estado climatológico de la escena;
 - (iii) Cualquier modificación considerable realizada, distinta a las instrucciones indicadas por el Coordinador de Misión [SMC];
 - (iv) Resumen de todas los patrones y áreas de búsqueda completadas;
 - (v) Relevos como OSC por otra Unidad [SRU];
 - (vi) Recomendaciones para acciones futuras.
- f. Mantener comunicación con todas las Unidades de Búsqueda & Salvamento. Requerir reportes de operación cada 30 minutos de aeronaves;
- g. Mantener informados a las nuevas Unidades de Búsqueda & Salvamento que se incorporen en la escena;

- h. Asignar la altura correspondiente a las aeronaves;
- i. Recolectar y reportar los resultados de las operaciones.
- j. Proveer Reportes de Situación [SITREP] con frecuencia a las Unidades de Búsqueda & Salvamento [SRU] y al Coordinador de Misión [SMC] acerca del progreso & resultados de la misión.

4.2.5. SRU

Los siguientes participantes, podrán ser considerados como Facilidades SAR [SAR] y Unidades de Búsqueda & Salvamento [SRU]:

- a. Organismos de Atención Primaria: Aquellos cuya competencia es el salvamento de la vida humana en la mar u operaciones SAR.
 - (i) Unidades del Ministerio de Infraestructura;
 - (ii) Unidades del Ministerio del Interior;
 - (iii) Unidades del Ministerio de la Defensa;
- b. Organismos de Atención Secundaria: Aquellas instituciones tanto públicas como privadas que, en virtud de su especialidad o recursos, ante situaciones de riesgo de la seguridad de la vida en la mar u operaciones SAR, pueden ser llamados en apoyo a los Organismos de Atención Primaria.
 - (i) Organizaciones certificadas SAR [ONG];
 - (ii) Cuerpos de Bomberos
 - (iii) Cuerpos de Policía
- c. Organismos de Apoyo: Aquellas instituciones tanto públicas como privadas que, en virtud de manera eventual, ante situaciones de riesgo de la seguridad de la vida en la mar u operaciones SAR, pueden ser llamados en apoyo a los Organismos de Atención Primaria.
 - (i) Unidades civiles de la Marina Nacional;

- (ii) Unidades de la Aviación Civil;
- (iii) Centros de Control de Tráfico Aéreo [ATC] & de Control de Vuelos;
- (iv) Servicios de Remolque Marítimo;
- (v) Servicios privados de Emergencia, tales como: ambulancias, etc.;
- (vi) Entidades SAR de países vecinos, tales como: US Coast Guard, NA&A Coast Guard, Martinique Coast Guard, Trinidad Coast Guard, CITRO, SARFA, etc;
- (vii) Unidades AMVER [Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System];
- (viii) Servicios de Meteorología;
- (ix) Unidades & personal disponible familiarizado con este tipo de eventos.

Sus funciones & tareas son:

- a. Ejecutar las operaciones SAR asignadas por el Coordinador en Escena [OSC] ó el Coordinador de Misión [SMC];
- b. Reportar los resultados de las operaciones asignadas al Coordinador en Escena [OSC] ó el Coordinador de Misión [SMC];
- c. Actuar como Coordinador en Escena si fuese asignado.

5. REGIÓN DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO DE VENEZUELA [SRR-VE]

5.1. RESPONSABILIDAD MARÍTIMA & AERONÁUTICA SAR

Los límites geográficos de la Región de Búsqueda & Salvamento marítima de Venezuela [SRR-VE], es la acordada por el Estado Venezolano en la Reunión Final sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo en el Caribe de 1984, realizada en Caracas, Venezuela y la Conferencia Internacional sobre Búsqueda y Salvamento en el Océano Atlántico 1994, en Lisboa, Portugal. Así mismo la convenida, reconocida e identificada como FIR – Flight Information Region -.

5.2. LÍMITES GEOGRÁFICOS

Los límites geográficos de la región de búsqueda y salvamento marítimo es el área comprendida dentro del siguiente polígono:

A	.....	08 31'00" N	.....	059 59'00" W
B.	.....	09 54'00" N	.....	056 50'00" W
C.	.....	11 17'00" N	.....	056 50'00" W
D.	.....	11 17'00" N	.....	054 00'00" W
E.	.....	08 40'00" N	.....	054 00'00" W
F.	.....	09 00'00" N	.....	055 50'00" W
G.	.....	09 15'00" N	.....	055 45'00" W
H.	.....	10 00'00" N	.....	060 00'00" W
I.	.....	09 58'42" N	.....	051 38'00" W
J.	.....	10 03'30" N	.....	062 04'42" W
K.	.....	10 45'00" N	.....	061 47'00" W
L.	.....	11 20'00" N	.....	061 45'00" W
M.	.....	11 45'00" N	.....	062 25'00" W
N.	.....	16 00'00" N	.....	062 20'00" W
O.	.....	16 00'00" N	.....	065 30'00" W
P.	.....	15 41'00" N	.....	067 04'00" W
Q.	.....	11 24'00" N	.....	067 58'00" W
R.	.....	12 30'00" N	.....	070 30'00" W
S.	.....	12 30'00" N	.....	071 25'00" W
T.	.....	12 00'00" N	.....	071 00'00" W
U.	.....	11 52'00" N	.....	071 20'00" W

6. OPERACIONES

6.1. MISIÓN

La misión del JRCC es organizar, planificar y dirigir operaciones, marítimas & aeronáuticas de Búsqueda & Salvamento a través de un Centro de Coordinación Conjunto [JRCC] dentro de la Región de Búsqueda & Salvamento marítima [SRR-VE] y aeronáutica [FIR-VE] de Venezuela, a fin de atender y garantizar la seguridad y la vida de las personas o propiedades que se encuentren en una situación de peligro.

6.2. COMANDO & CONTROL

- a. El Centro de Coordinación de Búsqueda & Salvamento Conjunto [JRCC] es responsable por el eficiente uso de los recursos o facilidades disponibles para la Región [SRR / FIR] en todos los casos o misiones SAR que se generen, tanto marítimos como aéreos;
- b. El Coordinador de Misión [SMC] es responsable por la eficiencia en la ejecución de una misión SAR. Así mismo es el responsable durante todas las fases de la misión [ver: 6.3.4]. Entre sus responsabilidades se incluyen el pronto despacho de los recursos o facilidades [FALSAR] apropiadas y adecuadas para la misión. Todas la coordinaciones y contactos con entes o gobiernos extranjeros y RCC's son también conducidos por éste [SMC];
- c. Los siguientes Centros o Sub-centros de Coordinación de Búsqueda & Salvamento [RCC] de los países siguientes, cuentan con recursos o facilidades [FALSAR]:
 - (i) RCC Bogotá
 - (ii) RCC Cartagena
 - (iii) RCC Curacao
 - (iv) RCC Fort De France
 - (v) RCC George Town
 - (vi) RCC Paramaribo

- (vii) RCC Piarco
- (viii) RCC Norte [brazil]
- (ix) RSC San Juan

6.3. ETAPAS DEL SAR

Las siguientes etapas definen la naturaleza de la asistencia que pudiera requerir en cualquier momento:

6.3.1. NOTIFICACIÓN

Es la etapa en la que alguna persona se hace del conocimiento, de una situación de peligro inminente o en desarrollo.

6.3.2. ACCIÓN INICIAL

Acciones preliminares para alertar a las Unidades de Búsqueda & Salvamento que pudieran ser requeridas para atender la posible situación de peligro, así como para ampliar la información del caso. En esta etapa se incluye la evaluación y clasificación de la información inicial. Se ejecuta una revisión preliminar de comunicaciones [PRECOM], una revisión extendida de comunicaciones [EXCOM] y hasta una acción inmediata en casos urgentes.

6.3.3. PLANIFICACIÓN

Se desarrollan los planes operacionales tales como: área de búsqueda probable recomendada [SRA], patrones de búsqueda, etc.

6.3.4. FASES DE LA EMERGENCIA

Toda operación SAR comienza con la fase apropiada para la emergencia. Estas fases consisten en: INCERFA, ALERFA o DETRESFA. La fase de la emergencia será asignada por el JRCC correspondiente si no fuese ya identificada al recibir la información.

6.3.4.1. FASE DE INCERTIDUMBRE [INCERFA]

En caso de que exista alguna duda acerca de la seguridad de una nave, aeronave o personas. La situación deberá ser investigada así como recopilada la mayor cantidad posible. El PRECOM debe iniciarse en esta fase.

Acciones a tomar:

- a. JRCC-MIQ debe ser informado;
- b. Iniciar el contacto preliminar [PRECOM] con los posibles recursos o facilidades [FALSAR] a activar;
- c. Total cooperación con la Organización SAR.

6.3.4.2. FASE DE ALERTA [ALERFA]

En caso de que exista alguna dificultad o necesidad de asistencia; pero no peligro inmediato, de una nave, aeronave o personas. Unidades de Búsqueda & Salvamento pueden ser despachadas a zonas de alta probabilidad o ruta conocida.

Acciones a tomar:

- a. Movilización de personal y Unidades de Búsqueda & Salvamento [SRU];
- b. Búsqueda continua de información adicional;
- c. Alertar a todas las estaciones de comunicaciones;
- d. Iniciar la Difusión Urgente de Información Marítima [Urgent Maritime Information Broadcast – UMIB]

6.3.4.3. FASE DE DESASTRE [DETRESFA]

En caso de que existe amenaza o inminente peligro de una nave, aeronave o personas y que requieran inmediata respuesta. También se considera cuando los intentos de comunicación son negativos y otras fuentes de información son inútiles.

6.4. INSTRUCCIONES DE COORDINACIÓN

- a. Un caso SAR será abierto oficialmente, ya sea falso o real, cuando el JRCC-MIQ así lo determine;
- b. Todo caso incluirá al menos, un Reporte de Situación [SITREP] inicial “SITREP #1” y uno final [SITREP FINAL];
- c. En caso de que el Coordinación de Misión, no pueda operar adecuadamente desde sus instalaciones, podrá requerir el uso de cualquier otro espacio adecuado, de uso Oficial.
- d. Todas las Estaciones de comunicaciones mencionadas en el punto 8.2, dirigirán todo el tráfico al RCC;
- e. Los Servicios de Meteorología, proveerán al Coordinador de Misión [SMC] de toda la información climatológica posible;
- f. Un caso SAR quedará cerrado, cuando oficialmente así lo determine el JRCC-MIQ.

6.5. OPERACIONES AERONÁUTICAS

6.5.1. GENERAL

- a. Todas la Unidades Aéreas de Búsqueda & Salvamento operarán bajo las reglas & procedimiento de tráfico aéreo, mencionados en el Plan de Información Aeronáutica [AIP] – *Aeronautical Information Plan* – y en este Plan;
- b. Todas la Unidades Aéreas de Búsqueda & Salvamento, dentro de la Región de Información de Vuelo [FIR] – *Flight Information Region* – de Venezuela, asumirán una altitud conforme lo determine el Servicio de Tráfico Aeronáutico [ATS] – *Air Traffic Service* – correspondiente;
- c. Todo el tráfico aéreo bajo el control del Servicio de Tráfico Aeronáutico [ATS] correspondiente y fuera del área de arribo y salida de aeródromos podrán ser desviados en caso de colidar con cualquier Unidad Aérea de Búsqueda & Salvamento que se encuentre operando en esa área. Si el área de Búsqueda o parte de ella está dentro de la zona de arribo y salida de aeródromos, el Servicio de Tráfico Aeronáutico [ATS] dirigirá la aeronave para una separación vertical y lateral.

- d. Se emitirá un NOTAM acerca de la operación SAR que se encuentra en desarrollo.

6.5.2. TRIPULACIÓN SAR DE GUARDIA

- a. La Tripulación SAR de Guardia, cambiará de acuerdo al Rol de Guardia designado por quien corresponda administrativamente;
- b. En caso de la existencia de una misión SAR, el Jefe del JRCC-MIQ podrá ser contactado por el Jefe de Guardia, con el objeto de que se integre al grupo de trabajo;
- c. El personal del SAR será alertado de la existencia de una misión SAR, a través de una llamada por el sistema de comunicaciones que se tenga previsto a tales fines.

6.5.3. HOJAS DE REPORTE PARA UNIDADES AÉREAS

Para proveer a las Unidades Aéreas de Búsqueda & Salvamento de la información necesaria, Hojas de Reporte, deberán ser entregadas antes de cada misión. En estas hojas de Reporte, será dada a conocer toda la información relevante del caso. La Hoja de Reporte que debe usarse a tales fines, será determinada por el JRCC-MIQ.

6.6. ASUNTOS ADMINISTRATIVOS & DOCUMENTACIÓN

Para Controlar y reconstruir adecuadamente una misión SAR, toda la información deberá ser documentada. Toda la información será archivada en una carpeta, dentro de la cual deberá incluirse:

- a. Todos los mensajes [fax, emails, cartas, etc.];
- b. Todos los números de teléfonos utilizados;
- c. Todo el material concerniente a la Planificación;
- d. Todas las bitácoras y cartas de navegación de las Unidades de Búsqueda & Salvamento que intervinieron;
- e. Todos los Reportes adicionales [policía, bomberos, tránsito, etc.]

f. Cualquier otra información relevante.

Estas carpetas con su respectiva información, deberá ser archivada en buenas condiciones, por al menos cinco [5] años.

7. COMUNICACIONES

7.1. GENERAL

Para una buena Coordinación SAR las comunicaciones son vitales. Las comunicaciones SAR pueden ocurrir entre el elemento en emergencia, el Centro de Coordinación de Búsqueda & Salvamento Conjunto [JRCC], el Coordinador en Escena [OSC], Estaciones de Comunicaciones o particulares.

7.2. COMUNICACIONES DE EMERGENCIA

7.2.1. FRECUENCIAS DE EMERGENCIA

El elemento en emergencia es quien controla el tráfico de radio. Si las comunicaciones se establecen con un elemento en emergencia, debe mantenerse esa misma frecuencia. Las siguientes frecuencias están asignadas para situaciones de peligro o emergencia y en consecuencia deberán ser monitoreadas por las autoridades locales y demás Estaciones Costeras de radio:

- (i) DSC [Digital Selective Calling]
VHF/FM Canal 70 [156.525mHz]
- (ii) DSC [Digital Selective Calling]
MF..... 2187.5kHz
- (iii) VHF Canal 16 [156.800mHz]
- (iv) MF 2182.0kHz
- (v) UHF 243.0mHz

En caso de que se pase a un canal distinto al inicial y no se haga contacto nuevamente, se ambas partes regresarán al canal donde se recibió la señal inicialmente. Se despejarán los canales respectivos a través del mensaje "SILAUNCE" y se culminará el despeje de radio a través del mensaje "SILOUNCE FINI". Es conveniente para lograr un ahorro en las baterías del accidentado, establecer horas de contacto por radio tales como las 00 ó cada 30 minutos después de la hora.

7.2.2. ESTACIONES COSTERAS DE RADIO PARA EMERGENCIAS

7.2.3. COMUNICACIONES DE LA MISIÓN SAR

Durante un misión SAR, la coordinación de las comunicaciones estarán separadas; unas para la coordinación en escena y otra para el Centro de Control de las comunicaciones.

7.2.3.1. CANALES & FRECUENCIAS DE CONTROL

El uso y Control de los canales & frecuencias entre el Coordinación en Escena y el Coordinador de Misión [SMC] son:

	<u>BANDA</u>	<u>PRIMARIO</u>	<u>SECUNDARIO</u>
(i)	HF.....	8199.7kHz	4377.6kHz
(ii)	VHF/FM.....	Canal 67.....	Canal 06

7.2.3.2. CANALES & FRECUENCIAS DE USO EN ESCENA

El uso y Control de los canales & frecuencias entre el Coordinación en Escena y las Unidades de Búsqueda & Salvamento en la escena [SRU] son:

	<u>BANDA</u>	<u>PRIMARIO</u>	<u>SECUNDARIO</u>
(i)	HF.....	8723.6kHz	8199.7kHz
(ii)	VHF/AM.....	123.1mHz	129.1mHz
(iii)	VHF/FM.....	Canal 06	Canal 67
(iv)	UHF.....	282.8mHz	251.0mHz

7.2.3.3. CANALES & FRECUENCIAS DE MONITOREO

Los canales de monitoreo son sintonizados por las Unidades de Búsqueda & Salvamento [SRU] durante la misión para recibir posibles transmisiones de emergencia.

7.3. GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM [GMDSS]

GDMSS el sistema internacionalmente establecido para situaciones de emergencia. Funciona en zonas establecidas

específicamente para este tipo de comunicaciones. Esta mejora en el sistema de alerta Barco a Tierra, requiere equipos especiales a bordo de las embarcaciones y RCCs. El sistema de detección de este tipo de llamadas más cercano a nuestra Región de Búsqueda & Salvamento [SRR-VE] es el Centro de Coordinación de Búsqueda & Salvamento de Curacao [RCC-CUR]

7.4. INDICATIVO DE LLAMADA & CONFIGURACIÓN IFF

7.4.1. NAVES

El Indicativo de llamada asignado a Unidades Marítimas de Búsqueda & Salvamento, consistirá en el indicativo de llamada de la embarcación.

7.4.2. AERONAVES

El Indicativo de llamada asignado a Unidades Aéreas de Búsqueda & Salvamento, consistirá en el indicativo de llamada de la aeronave.

7.4.3. RCC-MAIQUETÍA [RCC-MIQ]

El indicativo de llamada para el Centro de Coordinación de Búsqueda & Salvamento de Maiquetía será RCC-Maiquetía.

7.4.4. CONFIGURACIÓN IFF

Todas las Unidades Aérea de Búsqueda & Salvamento que estén en vuelo de misión SAR, tendrán la siguiente configuración:

- a. Modo 1 = 73
- b. Modo 2 = 1234
- c. Modo 3 = 336X ; X será un número del 1 al 7.

8. RCC & LAS ESTACIONES DE COMUNICACIONES

8.1. RCC-MIQ

OPERADOR: RCC-MIQ
POSICIÓN: Aeropuerto Internacional de Maiquetía
IDENTIFICATIVO: RCC-Maiquetía
HORAS DE ALERTA: 24 horas
FRECUENCIAS: 2182.0kHz, Canal 16
SERVICIOS: RCC, SMC
FAX: +58 – 212 – 3551518
TELÉFONO: +58 – 212 – 3551920
EMAIL: rcc-miq@onsa.org.ve
MISIÓN: Coordinación

8.2. ESTACIONES DE COMUNICACIONES

OPERADOR: RCC-MIQ
POSICIÓN: Aeropuerto Internacional de Maiquetía
IDENTIFICATIVO: RCC-MIQ
HORAS DE ALERTA: 24 horas
FRECUENCIAS: 2182.0kHz, Canal 16
SERVICIOS: RCC, SMC
FAX: +58 – 212 – 3551518
TELÉFONO: +58 – 212 – 3551920
EMAIL:
MISIÓN: Coordinación

8.3. ...

9. UNIDADES DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO

9.1. UNIDADES MARÍTIMAS DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO

9.1.1. ...

CLASE / TIPO: ...
DESCRIPCIÓN: ...
NO. DE UNIDADES: ...
TIPO DE MISIÓN: ...
NO. DE MOTORES: ...
TRIPULACIÓN: ...
VELOCIDAD: ...
AUTONOMÍA: ...
RADAR: ...
COMUNICACIONES: ...

EQUIPO SAR: ...
IDENTIFICATIVO: ...
PROPIETARIO: ...
TELÉFONO: ...
PUERTO BASE: ...

OPERADOR: ...
ÁREA ASIGNADA: ...
COMENTARIOS: ...

9.2. UNIDADES AÉREAS DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO

9.2.1. UNIDADES DE ALA FIJA

9.2.1.1. ...

CLASE / TIPO: ...
DESCRIPCIÓN: ...
NO. DE UNIDADES: ...
TIPO DE MISIÓN: ...
NO. DE MOTORES: ...
TRIPULACIÓN: ...
VELOCIDAD CRUCERO: ...

VELOCIDAD SAR: ...
RADIO: ...
AUTONOMÍA: ...
TIEMPO DE RESPUESTA: ...
RADAR: ...
COMUNICACIONES: ...
IFF: ...

EQUIPO SAR: ...
IDENTIFICATIVO: ...
PROPIETARIO: ...
TELÉFONO: ...
BASE: ...

OPERADOR: ...
ÁREA ASIGNADA: ...
COMENTARIOS: ...

9.2.2. UNIDADES DE ALA ROTATIVA

9.2.2.1. ...

CLASE / TIPO: ...
DESCRIPCIÓN: ...
NO. DE UNIDADES: ...
TIPO DE MISIÓN: ...
NO. DE MOTORES: ...
TRIPULACIÓN: ...
VELOCIDAD CRUCERO: ...
VELOCIDAD SAR: ...
RADIO: ...
AUTONOMÍA: ...
TIEMPO DE RESPUESTA: ...
RADAR: ...
COMUNICACIONES: ...
IFF: ...

EQUIPO SAR: ...
IDENTIFICATIVO: ...
PROPIETARIO: ...

TELÉFONO: ...
BASE: ...

OPERADOR: ...
ÁREA ASIGNADA: ...
COMENTARIOS: ...

9.3. OTRAS UNIDADES DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO

9.3.1. ...

CLASE / TIPO: ...
DESCRIPCIÓN: ...
NO. DE UNIDADES: ...
TIPO DE MISIÓN: ...
NO. DE MOTORES: ...
TRIPULACIÓN: ...
VELOCIDAD: ...
AUTONOMÍA: ...
RADAR: ...
COMUNICACIONES: ...
DISPONIBILIDAD: ...

EQUIPO SAR: ...
IDENTIFICATIVO: ...
PROPIETARIO: ...
TELÉFONO: ...
PUERTO BASE: ...

OPERADOR: ...
ÁREA ASIGNADA: ...
COMENTARIOS: ...

10. MENSAJES & REPORTES

10.1. EL MENSAJE SAR

Todo mensaje SAR debe incluir:

- a. Plan de Acción de Búsqueda [SAP] – *Search Action Plan*
- b. Transmisión Urgente de Información Marina [UMIB] – *Urgent Marine Information Broadcast*
- c. Reporte de Situación [SITREP] – *Situation Report*

10.2. PLAN DE ACCIÓN DE BÚSQUEDA [SAP]

El SAP debe ser realizado lo antes posible. Es usado para informar a las Unidades de Búsqueda & Salvamento así como la Organización, del estatus y de las acciones que se requieran para la misión. El SAP debe incluir:

- a. Situación

Breve descripción del incidente, posición y hora. Número de personas abordado [POB]; áreas primarias y secundarias de la búsqueda, incluyendo la cantidad y tipo de equipo necesario; un informe acerca del estado del tiempo y próximos avisos; unidades de búsqueda & salvamento en la escena;
- b. Área de Búsqueda Recomendada

Una descripción del Área de Búsqueda Recomendada con nombre, tamaño, esquinas [indicadas con números] y cualquier otra información relevante.
- c. Ejecución

Descripción de las acciones planificadas y Unidades de Búsqueda & Salvamento designadas con el nombre de las mismas, entes participantes, tipo de patrón de búsqueda, alturas para las unidades aéreas.
- d. Coordinación

Todas las instrucciones relevantes a la coordinación entre las Unidades de Búsqueda & Salvamento {SRU} y el Coordinador de Misión [SMC]. Información acerca de los nombres del Coordinador de Misión {SMC}, de Coordinador en Escena [OSC], tiempo de las Unidades de Búsqueda & Salvamento [SRU] en la escena, factor de cobertura, instrucciones del Coordinador de Misión para la restricción del tráfico aéreo en la zona, cometarios relativos a la seguridad de la misión, autorizaciones especiales.

e. Comunicación

Instrucciones acerca de las comunicaciones entre la Organización [SRU, OSC, SMC, RCC], tanto de control primario como alterno, en la escena y en general.

Formato de un SAP:

1. SITUACIÓN

A. FASE DE LA EMERGENCIA, DESCRIPCIÓN DEL INCIDENTE, POSICIÓN INICIAL Y HORA.

B. PERSONAS ABORDO [POB]

C. OBJETIVOS DE LA BÚSQUEDA
[PRIMARIO Y SECUNDARIO]
[INCLUYE EL TIPO DE EQUIPO QUE REQUIERE LA MISIÓN]

D. ESTADO DEL TIEMPO & PERÍODOS DE LOS BOLETINES
[TECHO, VISIBILIDAD, VIENTO, CONDICIONES DEL MAR Y OTRA]

E. UNIDADES DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO [SRU] EN ESCENA.

2. ÁREA DE BÚSQUEDA RECOMENDADA [SRA]
[COLOCADAS EN CUATRO COLUMNAS]
[AREA / TAMAÑO / ESQUINAS / OTRO]

3. EJECUCIÓN
[COLOCADAS EN SIETE COLUMNAS]
[AREA / SRU / SEPARACIÓN / PATRÓN / CREEP / CSP / ALT]

4. COORDINACIÓN

- A. COORDINADOR DE MISIÓN [SMC]
[DESIGNADO]
- B. COORDINADOR EN ESCENA [OSC]
[DESIGNADO]
- C. TIEMPO DE ARRIBO DE LA UNIDADES DE BÚSQUEDA &
SALVAMENTO [SRU]
- D. SEPARACIÓN Y FACTOR DE COBERTURA
- E. INSTRUCCIONES DEL COORDINADOR EN ESCENA
[OSC]
- F. ÁREA DE VUELO RESERVADA
- G. AVISOS DE SEGURIDAD AÉREA
- H. INSTRUCCIONES DEL COORDINADOR EN ESCENA
[OSC]
- I. INSTRUCCIONES LA ORGANIZACIÓN SAR
- J. AUTORIZACIONES PARA SOBRE VUELO DE AERONAVES
FUERA DE LA MISIÓN EN EL ÁREA.

5. COMUNICACIONES

- A. CANAL DE CONTROL
[PRIMARIO Y ALTERNO]
- B. CANAL EN LA ESCENA
[PRIMARIO Y ALTERNO]
- C. CANAL DE MONITOREO

6. REPORTES

- A. RECOLECCIÓN DE LOS AVISOS DEL ESTADO DEL
TIEMPO, EMITIDOS POR EL COORDINADOR DE MISIÓN Y
UNIDADES DE BÚSQUEDA & SALVAMENTO
- B. REPORTES DEL COORDINADOR EN ESCENA [OSC] AL
COORDINADOR DE MISIÓN [SMC]

C. RESUMEN DE OPERACIONES AL FINAL DEL DÍA
[EVENTOS, HORAS DE VUELO, AREA DE BÚSQUEDA
CUBIERTA, FACTORES DE INTERÉS]

10.3. TRANSMISIÓN URGENTE DE INFORMACIÓN MARINA – UMIB

A través del UMIB, las embarcaciones son alertadas de una situación de emergencia. El RCC es quien debe transmitir el mensaje. Así mismo se deben incluir las instrucciones concernientes a la señal de alarma. Un UMIB deberá:

- a. Ser transmitido al menos en la Fase de Alerta [ALERFA]
- b. Ser transmitido durante la Fase de Desastre [DETRESFA]
- c. Bajo condiciones excepcionales, podrá requerirse difusión en canales o frecuencias adicionales.

10.4. REPORTE DE SITUACIÓN – SITREP

El SITREP o Reporte de Situación es emitido por el Coordinador en Escena [OSC] al Coordinador de Misión [SMC] con el objeto de mantenerle informado. El SITREP deberá ser retransmitido en el formato correspondiente, a todos los demás que participen en la Organización. El SITREP inicial deberá ser transmitido lo antes posible. Los participantes en la misión SAR que detecten discrepancias entre el SITREP y la situación real, deberá notificar al Coordinador en Escena [OSC] inmediatamente. Los SITREPs deberán proveer la siguiente información:

- a. Identificación

En la línea del Asunto: SITREP número, identificación de la unidad [OSC], pocas palabras descriptivas de la emergencia y la fase de la misma.
- b. Situación

Una descripción del caso, condiciones que lo afectan y cualquier información amplificada. Después del primer SITREP solo se incluirán los cambios de información que se requieran.
- c. Acciones tomadas

Un reporte de todas las acciones tomadas. Cuando no hayan sido exitosas, deberá indicar el área barrida, factor de cobertura o Probabilidad de Detección [POD].

d. Planes Futuros

Descripción de las acciones que se tomarán a futuro en la operación.

e. Estatutos del Caso o Misión

Solamente en el SITREP Final; sea caso Cerrado o Suspendido.

NOTAS:

1. Cada SITREP será secuencialmente numerado.
2. Si el tiempo lo permite, se deberá realizar de acuerdo al formato pertinente.
3. Cuando el incidente concluya, deberá emitir un SITREP Final.
4. Cuando los participantes de la Organización no tengan sistema de comunicación de datos, amplios SITREP orales pudieran ser emitidos durante ese tiempo.

Formato de un SITREP:

TRANSMISIÓN:	[TIPO DE EMERGENCIA]
DE:	[FUENTE ORIGINAL]
PARA:	[A QUIEN PUEDA INTERESAR]
SAR SITREP No.	[NATURALEZA DEL MENSAJE]
A. IDENTIDAD DEL ACCIDENTADO:	[NOMBRE, INDICATIVO, NACIONALIDAD]
B. POSICIÓN:	[LATITUD Y LONGITUD]
C. SITUACIÓN:	[TIPO DE MENSAJE, FECHA, HORA, NATURALEZA / CAUSA]
D. NÚMERO DE PERSONAS [POB]	[PERSONAS ABORDO]
E. ASISTENCIA REQUERIDA	

- F. RCC COORDINADOR [RCC QUIEN COORDINA]
- G. DESCRIPCIÓN EMERGENCIA: [DESCRIPCIÓN FÍSICA, PROPIETARIO, CARGA, SALIDA, EQUIPO DE AUYA A BORDO]
- H. CONDICIONES CLIMÁTICAS: [VIENTO, NUBOSIDAD, TECHO, ESTADO DEL MAR, PRESIÓN]
- I. ACCIÓN INICIAL: [QUIEN TOMA LAS PRIMERAS ACCIONES]
- J. ÁREA DE BÚSQUEDA REC. [SRA]: [DE ACUERDO A LA PLANIFICACIÓN REALIZADA]
- K. INSTRUCCIONES DE COORD.: [DE ACUERDO AL OSC ASIGNADO]
- L. PLANES FUTUROS: [ACCIONES A TOMAR]
- M. INFORMACIÓN ADICIONAL: [INCLUYE LA DURACIÓN DE LA MISIÓN]

11. LISTA DE DISTRIBUCIÓN

ENTE	NÚMERO
q DIVISAR	1
q RCC-MIQ	2
q Base SAR Maiquetía	3
q Dirección General de Transporte Acuático	4
q Dirección de Capitanías de Puerto	5
q Dirección General de Transporte Aéreo	6
q Dirección de Aeronáutica Civil	7
q Defensa Civil Nacional	8
q Fuerza Armada Nacional	9
q Comando de Vigilancia Costera de la Guardia Nacional	10
q Grupos de Apoyo Naval y Aéreo de la GUARNAC	11
q Comando de Guardacostas de la Armada	12
q Auxiliares de Guardacostas	13
q CPTJ – División de Siniestros Marítimos & Aeronáuticos	14
q Policía del Edo. Miranda – División Marítima	15
q Policía de la Alcaldía de Páez – División Marítima	16
q Observatorio Juan Manuel Cagigal	17
q SEMETFAV – Servicio de Meteorología de la FAV	18
q Universidad Marítima del Caribe – UMC	19
q Organización Rescate Humboldt	20
q IMO – Londres	21
q RCC – Curacao	22
q CITRO – Citizen Rescue Organization of the NA&A	23
q RCC – SJU	24
q USCG Puerto Rico	25
q USCGAUX	26
q RCC – Fort De France	27
q RCC – Trinidad	28
q Otros	29