



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

SAR/CM — NI/08

05/11/18

**Reunión de implementación de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación Cívico-militar NAM/CAR
(SAR/CM)**

Ciudad de México, México, 5 – 7 de noviembre de 2018

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Asuntos Regionales y Globales de Búsqueda y Salvamento (SAR)

1.3 Planes Nacionales SAR

**PUESTA EN EJECUCIÓN PLAN DE OPERACIONES SAR “PLAN PELICANO”
PARA LA FIR/SRR SANTO DOMINGO**

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN EJECUTIVO	
República Dominicana presenta esta Nota de Información para informar sobre la puesta en ejecución de su Plan de Operaciones SAR Aeronáutico & Marítimo “Plan PELICANO”.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	• Seguridad Operacional • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea • Seguridad de la aviación y facilitación • Desarrollo económico del transporte aéreo • Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	• Anexo 12 de la OACI • Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR Doc. 9731)

1. Introducción

1.1 El Anexo 12 de la OACI, en su Capítulo 4- Procedimientos Preparatorios, establece que los Estados Contratantes prepararan Planes de Operaciones detallados para la realización de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento en su Región de Búsqueda y Salvamento. Estos Planes deberían elaborarse conjuntamente con los representantes de los Explotadores y otros servicios públicos o privados que puedan colaborar con los Servicios SAR.

1.2 La décima versión 2016 del Manual IAMSAR, Doc. 9731, establece las ventajas de formular Planes de Operaciones SAR Aeronáuticos y Marítimos que fomenten las mejoras constantes de los medios SAR en aras de salvar vidas humanas.

1.3 La República Dominicana consciente de los beneficiosos que son los Planes SAR, con el objeto de satisfacer las necesidades domésticas y compromisos internacionales, en fecha 14 de mayo del año en curso, con la iniciativa del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), con el apoyo del Ministerio de Defensa (MIDE) y el Centro de Operaciones de Emergencias (COE), se firmó un Plan SAR actualizado llamado “PLAN PELICANO”, para la coordinación y ejecución de las Operaciones SAR dentro de la FIR/SRR Santo Domingo.

1.4 En el **Apéndice** de esta Nota Informativa se encuentra el contenido del referido Plan.

2. **Conclusión**

2.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información presentada en esta Nota de Información y a motivar a los demás Estados a hacer lo mismo.

— — — — —

ANEXO I

AL ACUERDO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL
SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN
CIVIL (IDAC) Y EL MINISTERIO DE DEFENSA (MIDE), DE
FECHA 08 MARZO DE 2017.

PARA

LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE OPERACIONES DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR) AERONAUTICO Y
MARÍTIMO EN LA REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)
SANTO DOMINGO.

ENTRE:

De una parte, el **INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC)**, organismo estatal autónomo, especializado y técnico, con profesionalidad jurídica, creado mediante la Ley No.491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, publicada en la G.O. No. 10399 del veintiocho (28) de diciembre de 2006, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en todo el territorio dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente (RNC) No. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social establecido en la avenida México esquina 30 de marzo, representado por su Director General, **DR. MARCELINO ALEJANDRO HERRERA RODRIGUEZ**, dominicano mayor de edad, casado, provisto de la Cédula de Identidad y Electoral No. 001-0480209-5, domiciliado y residente en esta ciudad de Santo Domingo, D, N., quien actúa en representación de la entidad contratante que para los fines del presente Acuerdo, se denominara "IDAC".

De otra parte, **EL MINISTERIO DE DEFENSA DE LA REPUBLICA DOMINICANA (MIDE)**, institución castrense compuesta con el conjunto de los cuerpos militares de la nación, con base legal en la Constitución de la República, en su Art. 252 y la Ley No.139-13, del 13 de septiembre 2013, teniendo como misión defender la integridad, soberanía e independencia de la Nación, mantener la paz y el orden público,

debidamente representado por el Ministro de Defensa, **Teniente General RUBEN DARÍO PAULINO SEM, ERD**, dominicano, mayor de edad, casado, militar, provisto de la cédula de identidad personal No.001-1168586-3, con su domicilio social en la avenida 27 de febrero, esquina avenida Luperón, Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana, quien para los fines de ejecución del presente acuerdo se denominara **MIDE**.

Cuando sean denominados conjuntamente en el presente acuerdo **EL IDAC** y el **MIDE** serán designadas como **"LAS PARTES"**.

Ambos funcionarios firmantes intervienen en representación de sus respectivos organismos y en función de las facultades legales de que están investidos, reconociéndose mutuamente capacidad y legitimidad para otorgar y firmar el presente documento, por lo cual, deciden instituir el siguiente preámbulo:

PREÁMBULO

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el IDAC, es la autoridad aeronáutica de la República Dominicana, responsable de la supervisión, vigilancia y control de la aviación civil en el territorio y espacio aéreo nacional, de conformidad con la referida ley y el cumplimiento de los estándares de seguridad y protección de la aviación civil internacional establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que el Ministerio de Defensa (MIDE), es el organismo militar encargado de resguardar la integridad territorial del Estado dominicano, defender su soberanía, velar por la paz y el orden público, apoyar la integración y el desarrollo nacional y estar preparados para participar en programas de cooperación y apoyo interinstitucional, motivados en la necesidad de efficientizar y modernizar los servicios de seguridad terrestre, naval y aérea en el territorio nacional, a fin de contrarrestar la comisión de actos ilícitos contra la nación y su repercusión negativa en el ámbito de sus actividades económicas.

CONSIDERANDO TERCERO: Que el IDAC y el Ministerio de Defensa pertenecen a la planificación estratégica de la Seguridad Nacional, por lo que entre éstos debe existir una adecuada coordinación y colaboración

que les permita elaborar y poner en ejecución planes de acción de alcance nacional, con principios y condiciones de logística capaces de enfrentar las posibles o eventuales amenazas, emergencias o desastres naturales y/o antropológicos que constituyan una amenaza para el Estado dominicano.

CONSIDERANDO CUARTO: Que el ocho (08) de marzo del año dos mil diecisiete (2017), el IDAC y el MIDE suscribieron un **“Acuerdo de Cooperación Interinstitucional”**.

CONSIDERANDO QUINTO: Que la Constitución dominicana de 2010, establece en su “Artículo. 260 *“Objetivos de alta prioridad. Constituyen objetivos de alta prioridad nacional: 1) Combatir actividades criminales transnacionales que pongan en peligro los intereses de la República y de sus habitantes; 2) Organizar y sostener sistemas eficaces que prevengan o mitiguen daños ocasionados por desastres naturales y tecnológicos”*”.

CONSIDERANDO SEXTO: Que la Constitución dominicana de 2010, establece en su “Artículo. 26.- *Relaciones internacionales y derecho internacional. La República Dominicana es un Estado miembro de la comunidad internacional, abierto a la cooperación y apegado a las normas del derecho Internacional”*., y en ese tenor, establece en los incisos 1 y 2 que: *“Reconoce y aplica las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado”*., y que *“Las normas vigentes de convenios internacionales ratificados regirán en el ámbito interno, una vez publicados de manera oficial”*.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que República Dominicana es signataria del Convenio de Aviación Civil Internacional y el mismo establece en su artículo 25 que en caso de: *“Aeronaves en peligro.- Los Estados Contratantes se comprometen a proporcionar la ayuda que les sea posible a las aeronaves que se hallen en peligro en su territorio y a permitir sujeto a la regulación de sus propias autoridades, que los dueños de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan. Todos los Estados Contratantes, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas,*

colaborarán en las medidas coordinadas que en su oportunidad se recomienden de conformidad con esta Convención”.

CONSIDERANDO OCTAVO: Que el Convenio de Búsqueda y Salvamento (SAR), firmado entre los Estados Unidos de Norteamérica y la República Dominicana establece en el artículo (4) que: *“Las entidades Operativas serán los principales organismos responsables de la aplicación de este acuerdo, colocando al Estado Dominicano en suma urgencia de formar los equipos y academias que constituyan una formación especializada civil-militar”.*

CONSIDERANDO NOVENO: Que República Dominicana es signataria del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI); así como del Convenio SOLAS 74, sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

CONSIDERANDO DECIMO: Que en el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR), Volumen I – Organización y Gestión, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI), de uso en conjunto *“tiene como finalidad servir de ayuda a los Estados para satisfacer necesidades propias relativas a ofrecer Búsqueda y Salvamento (SAR), como parte de un sistema global de Búsqueda y Salvamento correspondiente a emergencias propias de Aeronaves y accidentes marítimos dando una visión general del principio SAR”*, y justifica la razón por la que dichos servicios son necesarios y beneficiosos. El IAMSAR tiene como objetivo la estandarización de los procedimientos a nivel Local, Regional y Global, de forma que las unidades operen bajo criterios comunes.

CONSIDERANDO UNDECIMO: Que dentro del Sistema o Instructivo Global que representa el SAR en el Hemisferio Occidental, la República Dominicana y su ubicación geográfica, comprendida entre el océano Atlántico al norte y el mar Caribe al sur, la colocan en una de las trayectorias preferidas por los fenómenos hidrológicos de la Cuenca del Atlántico, provocando que el Estado Dominicano enfrente constantes pronósticos críticos sobre eventuales ocurrencias de severos daños al país y a la población.

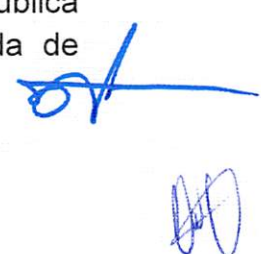
CONSIDERANDO DECIMO SEGUNDO: Que mediante el artículo 67 de la Ley 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana se crea el Centro Coordinador de Salvamento del IDAC, bajo la responsabilidad del Director General, y le asigna la responsabilidad de *“...activar inmediatamente los mecanismos establecidos de Búsqueda y Salvamento. Asimismo está facultado para solicitar y recibir asistencia de todos los organismos del Estado, especialmente los que componen la Comisión Nacional de Emergencia, las Fuerzas Armadas y los clubes aéreos y náuticos, además puede organizar y dirigir grupos voluntarios en las operaciones”*. También que puede solicitar asistencia técnica y Operaciones de Búsqueda y Rescate con otros Estados Contratantes.

CONSIDERANDO DECIMO TERCERO: Que el artículo 69 de la referida Ley 491-06 establece que *“El salvamento y la asistencia comprenderán a las personas, el correo, el equipaje, la carga y la aeronave. La primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomara bajo su responsabilidad los pasajeros, tripulantes, equipaje, la carga y el correo y proveerá lo necesario para su protección”*.

CONSIDERANDO DECIMO CUARTO: Que la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana, No.139-13, del 13-09-2013, establece en la Sección XI los Cuerpos de Defensa para La Seguridad Nacional, *“Art. 58.- Cuerpos de Defensa. Los cuerpos de defensa para la seguridad nacional son unidades operativas especializadas, conformadas por miembros escogidos de las instituciones militares, con el objetivo de proporcionar seguridad y protección a determinadas áreas estratégicas que son vitales para la garantía de los intereses nacionales de seguridad”*.

CONSIDERANDO DECIMO QUINTO: Que tanto el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), como el Ministerio de Defensa (MIDE) son dos (2) organismos esenciales de los veintidós (22) que integran el Centro de Operaciones de Emergencias (COE).

CONSIDERANDO DECIMO SEXTO: Que la Armada de la República Dominicana (ARD), es la autoridad marítima nacional encargada de defender los espacios marítimos y costeros.



CONSIDERANDO DECIMO SÉPTIMO: Que las Fuerzas Armadas de la República Dominicana constituyen la espina dorsal del Sistema Nacional de Emergencia.

CONSIDERANDO DECIMO OCTAVO: Que el Plan Nacional de Emergencia (PNE) establece que un accidente aéreo y/o marítimo son dos de las grandes amenazas a las que se enfrenta la República Dominicana.

CONSIDERANDO DECIMO NOVENO: Que entre el IDAC y el MIDE ha existido una tradicional relación de cooperación y respeto institucional que se ha desarrollado bajo un clima de confianza, reconocimiento y apoyo recíproco, el cual fue formalizado mediante la suscripción de un Acuerdo de Cooperación Interinstitucional, y que mediante la incorporación de este Anexo se busca afianzar las capacidades y el fortalecimiento de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR) que se ejecuten en el territorio y espacio aéreo nacional y en la jurisdicción asignada, en casos de incidentes o accidentes aéreos y marítimos.

CONSIDERANDO VIGESIMO: Que las actividades aeronáuticas y marítimas representan un valor vital para el éxito y el desarrollo del turismo en la República Dominicana, y, consecuentemente, de las actividades económicas que coadyuvan a la sostenibilidad de la estabilidad macroeconómica, impactando positivamente en el Producto Interno Bruto (PIB) nacional; por lo que la elaboración, aprobación, cumplimiento e implementación efectiva del presente **PLAN PELICANO**, que entre otros objetivos, persigue alcanzar el manejo oportuno, eficiente y eficaz de los recursos en situaciones que ameriten de la activación de los mecanismos de Búsqueda y Salvamento en las referidas áreas aeronáutica y marítima; lo cual no solo se enmarca dentro del ámbito de cumplimiento normativo de los compromisos contraídos por la República Dominicana con la comunidad internacional, sino que también viene a cumplir con la Estrategia Nacional de Desarrollo (END2010-2030), en el objetivo general del cuarto eje temático referente a la eficaz Gestión de Riesgos para minimizar las pérdidas humanas, económicas y ambientales.



POR TANTO: Las partes, en nombre y representación de sus respectivas instituciones y en el interés de establecer mecanismos y acciones de coordinación conjunta.

HAN CONVENIDO Y PACTADO LO SIGUIENTE:

PRIMERO: DISPONER, como al efecto **DISPONEN** la implementación del Plan de Operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR) aeronáutico y marítimo en la Región de Información de Vuelo (FIR) Santo Domingo, que figura adjunto a la presente, de conformidad con los estándares establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI).

PARRAFO: En el caso de una emergencia, el MIDE y el IDAC entrarían como miembros del Consejo Nacional de Emergencias (CNE), coordinando la implementación del Plan del Centro de Operaciones de Emergencias (COE).

SEGUNDO: El presente Anexo al Acuerdo de Cooperación Interinstitucional no establece entre Las Partes dependencias ni subordinación alguna. Las acciones que se ejecuten deberán respetar las competencias y campos específicos de acción de ambas, tendente a materializar los compromisos asumidos.

HECHO Y FIRMADO DE BUENA FE, en tres (03) originales de un mismo tenor y efecto, uno para cada una de Las Partes y otro para el Notario actuante, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los catorce (14) días del mes de Mayo del año dos mil dieciocho, (2018).



Por el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) Por el Ministerio de Defensa (MIDE)



Dr. **MARCELINO A. HERRERA RODRIGUEZ**,
Director General
Instituto Dominicano de Aviación Civil



RUBÉN D. PAULINO SEM
Teniente General, E.R.D.
Ministro de Defensa

Yo, Dr. **WANDER RODRIGUEZ FELIZ**, Abogado Notario Público de los del Número del Distrito Nacional, miembro activo del Colegio Dominicano de Notarios, Inc., Matrícula No. **4025**, **CERTIFICO Y DOY FE**: Que las firmas que anteceden fueron puestas en mi presencia libres y voluntariamente por el Teniente General **RUBEN DARÍO PAULINO SEM, ERD.**, Ministro de Defensa, y el Dr. **MARCELINO ALEJANDRO HERRERA RODRIGUEZ**, Director General Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), quienes me declararon bajo la fe del juramento que esas son las firmas que ellos acostumbran a usar en todos los actos de sus vidas. En la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los catorce (14) días del mes de Mayo del año dos mil dieciocho, (2018).



Dr. **WANDER RODRIGUEZ FELIZ**
Notario público.



**PLAN DE OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y
SALVAMENTO EN NUESTRA REGIÓN DE
INFORMACIÓN DE VUELO
(FIR SANTO DOMINGO)**

“PLAN PELICANO”

Operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR)



**SANTO DOMINGO
REPUBLICA DOMINICANA
(2018)**

1.- PROPÓSITO

El presente Plan de Operaciones se ha diseñado para guiar desde el más alto nivel nacional hasta el nivel táctico, las Operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR) que se ejecuten en el territorio nacional, en casos de incidentes o accidentes aéreos y marítimos.

En él se establecen los lineamientos para la coordinación, organización, armonización, integración y apoyo de las instituciones involucradas en las Operaciones (SAR) en el país en sus respectivas áreas de responsabilidad. Al tiempo, que les asigna las tareas operacionales a ser ejecutadas, de manera que nos permita optimizar el empleo de nuestras capacidades y medios, con el propósito de salvaguardar vidas humanas y brindar ayuda a las personas en peligro en nuestra Región de Información de Vuelo (FIR Santo Domingo) y en apoyo a otros Estados.

El mismo será ejecutado por el Ministerio de Defensa (MIDE) y el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), de conformidad con lo establecido por los Manuales SAR de los Organismos Internacionales como son: la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de la Organización Marítima Internacional (OMI), de los cuales la República Dominicana es signataria.

El Estado Dominicano ha contemplado la integración de las capacidades civiles de Búsqueda y Salvamento en este plan, con el objeto de satisfacer los compromisos (SAR) nacionales e internacionales.

Su implementación se basa en el Anexo 12 de la OACI, del Manual "IAMSAR" Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento" elaborado de manera conjunta

por la OACI y la OMI, y las recomendaciones del Plan Regional de Navegación Aérea.

2.- OBJETIVO GENERAL

El presente documento tiene por objeto establecer la estructura de mando y control para la conducción de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento que deban ser ejecutadas en casos de incidentes y/o accidentes aéreos y/o marítimos dentro de nuestra área de responsabilidad.

3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a. Garantizar el cumplimiento de la Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento en incidentes y/o accidentes aéreos y marítimos de OMI, Convención de Aviación Civil Internacional de OACI y demás convenios Internacionales vinculantes de los cuales el Estado Dominicano es signatario.
- b. Identificar los recursos disponibles de las Instituciones Militares, Agencias Gubernamentales y Privadas, contempladas en el presente Plan para ser usados de manera coordinada y eficiente en las operaciones de (SAR) que se ejecuten a fin de garantizar la protección de la vida humana y las propiedades;
- c. Describir a todos los involucrados sus roles en un contexto que favorezca salvar vidas con unidad de mando, economía de esfuerzo y con el conocimiento de las regiones geográficas definidas como área de responsabilidad de SAR;

- d. Disponer los servicios de prestación de asistencia personal y psicológica que puedan requerir los sobrevivientes, sus familiares y el personal involucrado en las tareas de respuesta, así como de lugares seguros para ser albergados.

REFERENCIAS:

- Constitución de la República.
- Ley 491-06, sobre Aviación Civil.
- Ley No.139-13, Orgánica de Las Fuerzas Armadas.
- Ley 147-02, sobre Gestión de Riesgos.
- Ley 257-66 que Crea la Defensa Civil.
- Convenio de Chicago de la OACI (Artículo 25).
- Anexo 12 de la OACI (Búsqueda y Salvamento).
- Anexo 11 de la OACI (Servicios de Tránsito Aéreo).
- Anexo 2 de la OACI (Reglamento del Aire)
- Anexo 13 de la OACI (Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación).
- Anexo 14 de la OACI (Sobre Aeródromos)
- Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.
- Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74).
- Convenio Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de la Organización Marítima Internacional (OMI), SAR 79.
- Doc. 9731-AN/958, Manual Internacional para los Servicios de Búsqueda y Salvamento Aeronáuticos y Marítimos (IAMSAR)

- Doc. 4444 ATM/501 de la OACI, sobre Gestión de Tránsito Aéreo
- Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-12, Búsqueda y Salvamento).
- Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-2, Reglamento del Aire).
- Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-11, Servicios de Tránsito Aéreo.
- Reglamento de Investigación de Accidentes Aéreos (RIAA).
- Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-14, Diseño y Operaciones de Aeródromos).
- Manual IDAC/ATS-8000 (Procedimientos Específicos de la División de Tránsito Aéreo.
- Plan Nacional de Emergencia
- Acuerdo de Colaboración Mutua entre el Ministerio de Defensa y el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).
- Circular de Asesoramiento (CA-1400-08).

CARTAS:

- Mapa Político de la República Dominicana, Escala 1:250, 000; Cartas Aeronáuticas FIR Santo Domingo, Rutas Superiores e Inferiores (WGS-84), Escala 1: 175,000; Zonas SAR Marítimas RD, según Convenio SAR 79.

HUSO HORARIO: Quebec (Q)

- -4 UTC (Tiempo Universal Coordinado)

ORGANIZACIÓN TAREA:

Ver Anexo "A" (Lista de las Unidades de Búsqueda y Salvamento, SAR)

I. SITUACIÓN:

El Ministerio de Defensa y el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), en cumplimiento a lo establecido en la Constitución, Leyes, Reglamentos, Manuales y Convenios Internacionales, citados en la referencia, llevarán a cabo Operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR) Aeronáuticas y Marítimas, ante el conocimiento de una o varias alertas de las Fases de Emergencia internacionalmente reconocidas, así como ante la ocurrencia de un accidente Aéreo o Marítimo dentro de nuestra Región de Información de Vuelo (FIR Santo Domingo), con el objetivo de salvar vidas y proteger propiedades.

1. **Fuerzas Enemigas** (No Identificado)
2. **Organismos de Ejecución**
 - a. Ministerio de Defensa (MIDE) y sus Dependencias.
 - b. Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y sus Dependencias
3. **Organismos de Coordinación**
 - a. Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento, RCC, IDAC.
 - b. Centro de Operaciones de Emergencias (COE).
 - c. Centro de Operaciones Conjuntas "COC" FF.AA.
 - d. Dirección de Planes y Operaciones, G-3, ERD.
 - e. Centro de Operaciones Marítimas, COM, M-3, ARD.

- f. Centro de Operaciones Aéreas, COA, A-3, FARD.
- g. Centro de Operaciones Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria, COACESAC.
- h. Centro de Operaciones Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, COCESEP.
- i. Centro de Operaciones Cuerpo Especializado de Seguridad Turística, CT-3 (CESTUR).

4. **Agregaciones y Destacamentos:**

A requerimiento

a. **Suposiciones:**

- b. Que ocurra un incidente o accidente Aéreo o Marítimo dentro de la FIR Santo Domingo o en el límite de un Estado adyacente a nuestra FIR.
- c. Que ocurra un accidente Aéreo o Marítimo en otra nación que requiera el apoyo de las Fuerzas Armadas de la RD.

II. MISIÓN

El día "D" a la hora "H", el Ministerio de Defensa (MIDE) activará su Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento en caso de incidentes o accidentes aéreos y marítimos, una vez se informe que una aeronave o buque ha sido declarado en Fase de Emergencia en toda nuestra Región de Información de Vuelo (FIR Santo Domingo), o Zonas SAR, haciendo uso de todos los recursos disponibles, con la finalidad de localizar, responder y asistir de forma oportuna y eficaz con miras a salvar las vidas de las personas que se

encuentren en peligro, así como también para la protección de la escena y salvaguardar las evidencias del hecho.

III. EJECUCIÓN

1. Intención:

Ejecutar Operaciones de Búsqueda y Salvamento en caso de incidentes o accidentes aéreos y marítimos en nuestra Región de Información de Vuelo (FIR Santo Domingo), Zonas SAR, mediante el despliegue expedito, coordinado y oportuno de nuestras capacidades terrestres, aéreas y marítimas, con el propósito de salvar vidas y protección de la escena para salvaguardar las evidencias.

2. Concepto de la Operación:

Las Operaciones de Búsqueda y Salvamento aéreas y marítimas son generadas como respuesta a un desastre o emergencia y se clasifican dentro del tipo de Asistencia Humanitaria y se ejecutarán en toda nuestra Región de Información de Vuelo (FIR Santo Domingo), o Zonas SAR, bajo el Mando del Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS) que sea designado por el señor Ministro de Defensa, el cual podrá ser el Comandante del Comando Conjunto Unificado de las FF.AA., quien tendrá como puesto de Mando Principal el Centro de Operaciones Conjuntas (COC) de las FF.AA., y desde donde coordinará el empleo de las unidades operacionales de las diferentes Fuerzas, con el apoyo del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y del Centro de Operaciones de Emergencias (COE), según corresponda.



3. **Maniobra:**

Las maniobras se ejecutarán de conformidad con la Fase de Emergencia internacionalmente conocidas en la cual el presente PLANOP sea activado como ORDOP, según se presenta a continuación:

a. Fases I de Emergencia (Incertidumbre)

La Fase de Incertidumbre se asigna cuando existe duda respecto a la seguridad de una aeronave o embarcación y de sus ocupantes debido a que se conocen posibles dificultades, por la falta de información sobre el progreso de su posición geográfica. La palabra clave es: **duda**.

El Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS), al recibir la información de que existe duda sobre la ubicación de una aeronave o embarcación marítima iniciará las siguientes acciones:

- Abrir un cronológico operacional del evento.
- Procesar la Información
- Depurar Información para verificar si el buque o aeronave es detectado a través del Sistema Automático de Identificación (AIS) para los buques y del Transponder para las aeronaves.
- Intercambio de información con puerto o aeropuerto de destino, así como puertos y aeropuertos alternos ubicados en la ruta de navegación con la finalidad de determinar su paradero, establecer última estación contactada o última posición conocida.

- En caso de no recibir ninguna información confiable de las fuentes consultadas, dispondrá un patrullaje aéreo de reconocimiento por la ruta de navegación.
- Identificar y poner en Alerta a las unidades a ser involucradas.
- Concluidas las acciones previstas en esta fase informara al Alto Mando resultados.

b. Fase II (Alerta)

La Fase de Alerta se asigna cuando existe preocupación respecto a la seguridad de una aeronave o embarcación y de sus ocupantes, y se dispone de información de que existe dificultad que puede llegar a representar peligro, o porque ha habido una falta continúa y significativa de información sobre el progreso y la posición geográfica. La palabra clave es: **preocupación**.

El CNBS después de procesar las informaciones a su alcance y determinar que existe preocupación sobre el progreso y posición geográfica de una aeronave embarcación marítima, iniciará las siguientes acciones:

- Abrir un cronológico operacional del evento.
- Ampliar la Búsqueda de información sobre el progreso y posición de la embarcación navegación con la finalidad de determinar su paradero, establecer última estación contactada o última posición conocida.



- Ampliar el alcance de la patrulla de reconocimiento aéreo con el propósito de identificar cualquier indicio que pueda servir como base para determinar la ocurrencia de un accidente.
- Disponer la elaboración de los posibles planes de Búsqueda y Salvamento que puedan ser requeridos hasta tanto se determine la Última Posición Conocida, para orientar el esfuerzo en función del Plan de SAR que surja de esa información.
- Ordenar el preposicionamiento de las unidades a ser involucradas.
- Planificación de acciones a desarrollar.

c. Fase III (Peligro)

La Fase de Peligro se asigna en cualquier momento en que una aeronave o embarcación requiere de asistencia inmediata debido a que está amenazada por un peligro grave e inminente, o debido a una falta continua y significativa en su posición geográfica. Las palabras claves son: **serio peligro y asistencia inmediata.**

El CNBS, al recibir la información de que existe serio peligro y se requiere asistencia inmediata a una aeronave o embarcación marítima, iniciara con la ejecución de las siguientes acciones:

- Abrir un cronológico operacional del evento.

- Aprobación del Plan de Búsqueda y Salvamento a ser implementado mediante la ejecución de la Operación Pelicano XX-20XX.
- Asignación de tareas de Búsqueda a las unidades terrestres, navales y aéreas a ser involucradas.
- Monitoreo de las tareas operacionales terrestres, marítimas y aéreas en ejecución.
- Ordenará el preposicionamiento de las unidades de reserva en áreas próximas a la Zona de Búsqueda, a fin de ser involucradas en caso de que la misma requiera ser ampliada.
- Requerirá a las unidades involucradas en las tareas de Búsqueda y Salvamento, operar con el mayor nivel de listeza posible, así como responder a las necesidades que surjan durante el proceso del Serio Peligro o la Asistencia Inmediata.
- Mantener un flujo de información expedito desde el puesto de mando hacia las unidades involucradas y viceversa.
- Dar cumplimiento inmediato a las órdenes emanadas del Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento.
- Mantener informado en tiempo real al Ministro de Defensa y al Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Las maniobras descritas en las fases anteriormente presentadas serán ejecutadas de conformidad con el Plan de Búsqueda y Salvamento aprobado y se clasificarán en:

1. Patrullas de reconocimiento, Búsqueda y Salvamento en las áreas de desastre terrestre.
2. Patrullaje marítimo de Búsqueda y reconocimiento en el área definida para la Búsqueda marítima de conformidad con el patrón de Búsqueda establecido.
3. Patrullaje aéreo de Búsqueda y reconocimiento en el área definida para la Búsqueda aérea de conformidad con el patrón de Búsqueda establecido.

Para la ejecución de estas operaciones, el Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento, contará con una Plana Mayor que incluirá los Coordinadores de Búsqueda Terrestre, Marítima y Aérea, así como un Coordinador en Escena que será el responsable del empleo de los recursos de manera conjunta y coordinada en el área de Búsqueda, de conformidad con el patrón de Búsqueda aprobado por el CNBS.

Las tareas operacionales SAR, se ordenarán por la vía del Centro de Operaciones Conjuntas de las FF.AA., a tales fines, los Coordinadores de Búsqueda Aérea, Marítima y Terrestres, integraran al Plan de Búsqueda las capacidades que tengan disponibles y serán responsables de su empleo en las áreas de Búsqueda que les haya asignado el CNBS o en su defecto el Coordinador en Escena (CEE).



d. Tareas:

1. Ministerio de Defensa (MIDE):

- a. Al recibo de una alerta por parte del Instituto Dominicano de Aviación Civil, Armada de la República Dominicana, Fuerza Aérea República Dominicana, así como de cualquier otra fuente que indique la ocurrencia de un accidente marítimo o aéreo, dispondrá la activación de este Plan en la fase que considere pertinente.
- b. Designar el Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento, (CNBS) y activar como su puesto de mando el Centro de Operaciones Conjuntas de las FF.AA.
- c. Activación de los Comandos Conjuntos que correspondan en caso de que la posible zona de accidente este ubicada en zona terrestre del territorio nacional.
- d. Las funciones de Coordinador de Búsqueda Terrestre, Marítima y Aérea, serán asignadas a los Directores de Operaciones del ERD, ARD y FARD, respectivamente.
- e. Disponer que todas las maniobras a ser ejecutadas se ordenen por la vía del Centro de Operaciones Conjuntas de las Fuerzas Armadas COC, el cual servirá como puesto de mando y control principal para la conducción de las operaciones, por lo que todas las instituciones y dependencias, deberán establecer las vías de comunicación y enlace para la transmisión de las informaciones en tiempo real con miras a garantizar el cumplimiento de la misión.



- f. Distribuir copias del presente plan a todas sus Dependencias, así como también a todos los organismos públicos y/o privados involucrados en el mismo.
- g. Remitir al IDAC copias del informe SAR final, cuando se trate de accidentes de aeronaves civiles.
- h. Designar un Enlace SAR permanente con el IDAC.

2.- Ejército de la República Dominicana (ERD)

- a. Designar el Coordinador de Búsqueda y Salvamento Terrestre (CBST), y ponerlo bajo el control operacional del Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS).
- b. Al activar el PLANOP, disponer la activación de la Brigada de Mitigación de Desastres, así como cualquier otra unidad que considere necesaria sea puesta en alerta ante la posibilidad de requerir de su apoyo para las operaciones SAR.
- c. Disponer que sus Sistemas de comunicación se enlacen con el COC de las FF.AA.
- d. Que sus unidades diseminadas en el territorio nacional sirvan como puestos de alerta a fin de comunicar cualquier información que reciban y esté relacionada con el accidente.
- e. Mantener informado al Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS) sobre el progreso de las Operaciones.

3.- Armada de la República Dominicana (ARD)

- a. Designar el Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítima (CBSM), y ponerlo bajo el control operacional del Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS).

- b. Al activar el PLANOP, disponer la puesta en alerta de las Unidades Navales que puedan ser requeridas para ser empeñadas las operaciones SAR.
- c. Disponer que sus sistemas de comunicación se enlacen con el COC de las FF.AA.
- d. Que sus unidades diseminadas en el territorio nacional sirvan como puestos de alerta a fin de comunicar cualquier información que reciban y esté relacionada con el accidente.
- e. Activar el Centro de Operaciones Marítimas (COM), ARD, como puesto de mando del Coordinador de Búsqueda Marítima.
- f. Establecer intercambio y flujo de información con armadas extranjeras y buques mercantes que transiten por el área de Búsqueda Marítima.
- g. Coordinar la integración de los Auxiliares Navales Dominicanos, la puesta de los recursos que tengan disponibles bajo el control operacional de la ARD; así como cualquier otra embarcación que desee incorporarse a las labores SAR, hasta tanto dure el evento a fin de asignarle sus respectivas áreas de Búsqueda por la vía del Coordinador de Búsqueda Marítima.
- h. Coordinar con el J-3, Director de Planes y Operaciones del Estado Mayor Conjunto, MIDE, la integración de unidades navales de otros Estados que vengán en apoyo a las operaciones SAR en las operaciones marítimas.
- i. Suspender las Operaciones SAR Marítimas, previa notificación al IDAC, en el caso de un accidente aéreo en agua.

- j. Coordinar la divulgación de un NOTICE TO MARINERS para regular el tráfico y transito marítimo y garantizar la seguridad de las unidades navales y demás embarcaciones que operen en el área de Búsqueda Marítima.
- k. Mantener informado al Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS) sobre el progreso de las Operaciones.
- l. Disponer de una estrecha coordinación con el Centro de Operaciones Aéreas la transmisión informaciones que sirvan para apoyar las operaciones de Búsqueda Aéreas.

4.- Fuerza Aérea de la República Dominicana (FARD)

- a. Designar el Coordinador de Búsqueda y Salvamento Aérea (CBSA), y ponerlo bajo el control operacional del Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS).
- b. Al activar el PLANOP, disponer la puesta en alerta de las Unidades Aéreas que puedan ser requeridas para ser empeñadas las operaciones SAR.
- c. Disponer que sus sistemas de comunicación se enlacen con el COC de las FF.AA.
- d. Que sus unidades diseminadas en el territorio nacional sirvan como puestos de alerta a fin de comunicar cualquier información que reciban y esté relacionada con el accidente.
- e. Activar el Centro de Operaciones Aéreas (COA), FARD, como puesto de mando del Coordinador de Búsqueda Aérea.
- f. Establecer intercambio y flujo de información con Fuerzas Aéreas extranjeras y aeronaves comerciales que transiten por el área de Búsqueda Aérea.



- g. Coordinar con el IDAC la divulgación de un NOTAM para establecer la seguridad operacional de las aeronaves que operen en el área de Búsqueda Aérea.
- h. Coordinar la integración del Ala Aérea de los Auxiliares Navales Dominicanos, la puesta de los recursos que tengan disponibles bajo el control operacional de la FARD; así como cualquier otra aeronave a incorporarse a las labores SAR, hasta tanto dure el evento a fin de asignarle sus respectivas áreas de Búsqueda por la vía del Coordinador de Búsqueda Aérea.
- i. Coordinar con el J-3, Director de Planes y Operaciones del Estado Mayor Conjunto, MIDE, IDAC, la integración de unidades aéreas de otros Estados que vengan en apoyo a las operaciones SAR en nuestra FIR.
- j. Suspender las Operaciones SAR Aéreas, previa notificación al IDAC, en el caso de un accidente aéreo en agua.
- k. Mantener informado al Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS) sobre el progreso de las Operaciones.
- l. Disponer de una estrecha coordinación con el Centro de Operaciones Marítimas para la transmisión de informaciones que sirvan para apoyar las operaciones de Búsqueda Marítima.
- m. Solicitar al IDAC la restricción de vuelos y/o actividades aéreas en el espacio aéreo en cuestión, y tomará el control de las operaciones. Los Vuelos SAR serán coordinados con ATC.
- n. Suspender las Operaciones SAR Aeronáuticas, cuando así lo crea de lugar, previa notificación al IDAC.




- o. Coordinar con la Dependencia ATS de jurisdicción, la frecuencia a utilizarse durante la Operación SAR (Ver anexo "E" de Comunicaciones).

5.- El Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento (CNBS),
será responsable de:

- a. Coordinar, dirigir y supervisar el cumplimiento de las instrucciones contenidas en el presente PLANOP.
- b. Conformar su Plana Mayor y dispondrá una vez confirmadas las informaciones sobre un accidente aéreo o marítimo, la elaboración del Plan de Búsqueda, así como gestionará la integración de las unidades a ser empeñadas.
- c. Asignar una vez activado el Plan como ORDOP, el área de Búsqueda de acuerdo a la escena ya sea terrestre, marítima y/o aérea, según se requieran.
- d. Validar que los patrones utilizados se corresponden con lo establecido al tipo de Búsqueda del que se trate, en el caso de Búsqueda en el mar, tomará en consideración si el patrón está acorde con las condiciones climatológicas.
- e. Gestionar con la Defensa Civil y el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, a fin de contar con fundas para cadáveres, ambulancias y equipos de transporte suficiente para el traslado y atención de heridos a causa del desastre.
- f. Verificar de manera conjunta con las instituciones involucradas en la operación SAR, que al inicio de cada día de Búsqueda se actualice el DATUM, el área y los patrones de Búsqueda a ser utilizados, con miras a lograr un uso eficiente de los recursos empeñados en la operación.

- g. Recomendar a través del Ministerio de Defensa, la gestión de apoyo aéreo, marítimo o terrestre, de otros Estados según sea necesario.
- h. Disponer una evaluación sobre posibles riesgos que pueda implicar el accidente en caso de materiales peligrosos
- i. elementos contaminantes y/o nocivos a la salud y al medio ambiente.
- j. Coordinar con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a fin de mitigar el impacto Medioambiental ocasionado por el desastre.
- k. Coordinar en caso de que el desastre ocurriera en tierra, con la unidad militar o policial más cercana al evento, a fin de garantizar la seguridad del perímetro; así como mantener el orden público.
- l. Verificar que la red de comunicaciones entre sus respectivos comandos y el COC, así como con las unidades subordinadas se encuentren y se mantengan en óptimas condiciones.
- m. Coordinar con el Centro de Operaciones de Emergencias COE, la activación de las Mesas Sectoriales, así como el Sistema 911, de ser necesario.
- n. Coordinar con los Comandantes Generales de las instituciones militares, el requerimiento de cualquier apoyo logístico o de personal que se requiera.
- o. Mantener informado al señor Ministro de Defensa sobre el progreso de las Operaciones SAR.
- p. Elaborar un informe final SAR detallado y remitirlo al Señor Ministro de Defensa.



6.- El Coordinador de Búsqueda y Salvamento Terrestre (CBST),
será responsable de:

- a. Establecer contacto directo y de forma permanente con el **CNBS.**
- b. Designar el Coordinador Terrestre en la Escena (CTEE).
- c. Planificar, coordinar y supervisar la misión SAR terrestre.
- d. Evaluar los riesgos de las operaciones SAR terrestres.
- e. Delimitar la zona SAR terrestre.
- f. Mantener informado al CNBS del progreso de las operaciones de Búsquedas Terrestres.
- g. Estimar la magnitud de las operaciones SAR terrestres, para el empleo de los recursos.
- h. Estar informado de las condiciones ambientales existentes en la escena.
- i. Dar por terminada las operaciones SAR terrestres, previa consulta con el coordinador terrestre en la escena y con la aprobación del CNBS.
- j. Rendir un informe detallado sobre la operación SAR terrestre.

7.- El Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (CBSM),
será responsable de:

- a. Establecer contacto directo y de forma permanente con el CNBS.
- b. Designar el Coordinador Marítimo en la Escena (CMEE).
- c. Planificar, coordinar y supervisar la misión SAR Marítimo.
- d. Evaluar los riesgos de las operaciones SAR Marítimas.

- e. Delimitar la zona SAR Marítimo.
- f. Mantener informado al CNBS del progreso de las operaciones de Búsqueda Marítimo.
- g. Estimar la magnitud de las operaciones SAR Marítimas, para el empleo de los recursos.
- h. Estar informado de las condiciones ambientales existentes en la escena.
- i. Dar por terminada las operaciones SAR Marítimas, previa consulta con el coordinador Marítimo en la escena y con la aprobación del CNBS.
- j. Rendir un informe detallado sobre las operaciones SAR Marítimas.

8.- El Coordinador de Búsqueda y Salvamento Aéreo (CBSA),
será responsable de:

- a. Establecer contacto directo y de forma permanente con el CNBS.
- b. Designar el Coordinador Aéreo en la Escena (CAEE).
- c. Planificar, coordinar y supervisar la misión SAR Aéreo.
- d. Evaluar los riesgos de las operaciones SAR Aéreas.
- e. Delimitar la zona SAR Aéreo.
- f. Mantener informado al CNBS del progreso de las operaciones de Búsquedas Aéreas.
- g. Estimar la magnitud de las operaciones SAR Aéreas, para el empleo de los recursos.
- h. Estar informado de las condiciones ambientales existentes en la escena.




- i. Dar por terminada las operaciones SAR Aéreas, previa consulta con el coordinador Aéreo en la escena y con la aprobación del CNBS.
- j. Rendir un informe detallado sobre las operaciones SAR Aéreas.

9.- Tareas comunes de los Coordinadores en la Escena (CEE)

- a. Informar el arribo a la escena.
- b. Asumir el mando y establecer el puesto de comando.
- c. Evaluar la situación.
- d. Establecer un perímetro de seguridad.
- e. Establecer sus objetivos.
- f. Establecer Estrategias y Tácticas.
- g. Verificar el cumplimiento de los patrones de Búsqueda.
- h. Preservar evidencias.
- i. Clasificar Víctimas (TRIAGE).
- j. Determinar la necesidad de recursos y posibles instalaciones.
- k. Mantener informado al CBS del progreso de las operaciones SAR.
- l. Rendir un informe final detallado al CBS sobre las operaciones.
- m. Preparar la información para transferir el mando a la Comisión Investigadora de Accidentes Aéreos (CIAA).
- n. Apoyar a la CIAA, en caso de ser necesario.




10. Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

El IDAC, a través de la Dirección de Navegación Aérea y sus dependencias, es responsable de mantener la seguridad operacional durante las Operaciones SAR y activar los organismos operativos según el caso. Sus Dependencias tienen las siguientes responsabilidades y/o funciones:

- a. Departamento de Gestión de la Tránsito Aéreo (ATM): en coordinación con el CNBS delimitará el área SAR y facilitará el flujo de las aeronaves asignadas a operar en el área del evento, y continuará apoyando las Operaciones SAR con todos sus recursos disponibles, hasta el fin de las operaciones.
- b. Mantendrá estrecha coordinación con el CNBS, a fin de coordinar la colección y diseminación de las informaciones proveniente de la aviación civil internacional que puedan apoyar las operaciones SAR.
- c. Tramitar toda información SAR recibida del Sistema COSPAS-SARSAT al Centro de Operaciones Conjuntas de las FF.AA.
- d. Notificar a todos los organismos alertados, cuando se dé por terminada la misión o se suspendan las actividades SAR.
- e. En caso de accidente aéreo, redactar el Informe final sobre los resultados de la operación SAR. Para la redacción de este informe, IDAC recibirá del MIDE el informe Cronológico de las acciones ejecutadas durante la operación.
- f. Designar un Enlace SAR permanente con el Ministerio de Defensa.

- g. Distribuir copias del presente Plan a los organismos públicos y/o privados involucrados en las actividades aéreas comerciales en el país.

11.- Centro de Operaciones de Emergencias (COE)

Su misión es facilitar y apoyar al CNBS en la planificación y coordinación de la asistencia que puedan requerir las operaciones de SAR que realicen las instituciones involucradas en el presente PLANOP. Sus tareas específicas son:

- a. Mantener una estrecha coordinación con el COC FF.AA.
- b. Disponer de ser necesario de su plataforma comunicacional para mantener informada la ciudadanía sobre el evento.
- c. Garantizar que el proceso de toma de decisiones operativas se lleve a cabo de manera coordinada entre todas las instituciones involucradas, fundamentadas en lo establecido en el plan.
- d. Canalizar y viabilizar los requerimientos que surjan para la respuesta del evento.
- e. Activar a los Organismos de apoyo según las funciones de cada una en las Mesas Sectoriales del COE, incluyendo al Sistema 911, de ser necesario.

12.-Instrucciones de Coordinación

- a. El Centro de Coordinación de Búsqueda y Salvamento del IDAC, (RCC Santo Domingo), será activado durante las tres (3) Fases de Emergencia, debiendo alertar y mantener debidamente informado al Ministro de Defensa, a través del



J-3, Director de Planes y Operaciones del Estado Mayor Conjunto (EMACON):

- b. El IDAC coordinará con el MIDE la altitud y la frecuencia a utilizar por las aeronaves empleadas en las áreas de Búsqueda Aéreas.
- c. El IDAC coordinará con el MIDE el despeje del área de Búsqueda Aérea mediante la emisión de un NOTAM.
- d. El IDAC designará enlaces en el COC de las FF.AA., A-3 y M-3, según se considere necesario.
- e. El IDAC, en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y el Ministerio de Relaciones Exteriores, en el caso de recuperar cadáveres de extranjeros, una vez identificados y cumplidos los procedimientos legales, gestionaran ante el propietario de la embarcación o aeronave que sean trasladados hacia sus países de origen.
- f. El IDAC y la Armada de la República Dominicana según la aeronave o embarcación involucrada en el incidente o accidente, investigara y notificaran al Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento la existencia de mercancía peligrosa y/o materiales nocivos a la salud y/o al medio ambiente.
- g. Los Comandantes de las unidades involucradas reportarán cualquier hallazgo que pueda ser considerado como una evidencia del caso SAR, y documentaran e informaran por la vía correspondiente, la posición geográfica de los mismos, garantizando que se cumpla con los procedimientos de la cadena de custodia.



- h. Las unidades involucradas deberán contar con fundas de cadáveres, así como otros tipos de empaque que garanticen que se cumpla con lo relativo a la salubridad y cadena de custodia de las evidencias colectadas.
- i. El empleo de las armas de fuego queda restringido exclusivamente para el personal que sea designado en la seguridad perimétrica en la escena, así como en la protección de la fuerza.

13.- Planes de Emergencias Aeroportuarios (PEA)

- a. Este Plan apoyara los Planes de Emergencias aeroportuarios, para lo cual deberá existir una armoniosa coordinación y cooperación entre los Organismos SAR del Estado y los Encargados de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de cada uno de los aeropuertos que se encuentren dentro de nuestra FIR.
- b. Las Bases Militares (Terrestres, Navales, Aéreas) y todos los Aeropuertos del país, fungirán como Centro de Control de Entrada y Salida para las Unidades SAR de otros Estados que estén cooperando en la operación.

14.- Entrenamientos, Ejercicios de Simulación y Simulacros:

- a. Anualmente se realizaran Entrenamientos, Ejercicios de Simulación y Simulacros para mantener la listeza de las unidades operativas y la vigencia del plan. El MIDE, COE e IDAC ejecutaran de manera coordinada un ejercicio intercalado de mesa (Table Top) un año y al siguiente un ejercicio en vivo.

- b. Se podrán realizar dichos ejercicios en diferentes escenarios y/o a requerimiento de las entidades competentes.

15.- Aspectos Legales a tener en cuenta por las Unidades SAR:

- a. El personal SAR debe tener conocimiento de los Aspectos Legales relacionados con las operaciones SAR, a los efectos de evitar situaciones desfavorables y/o reclamos por daños y perjuicios ante el Estado. Al igual que con cualquier otra actividad, hay numerosos Aspectos Legales que afectan las actividades de Búsqueda y Salvamento:

- El ingreso a una propiedad privada;
- El retiro de restos humanos; y
- La custodia y marcación de los restos de un accidente aeronáutico.

- b. Lo único que excusa a lo anterior, es que toda transgresión a la misma se justifique y documente por verse en la necesidad de ingresar para salvar personas, propiedades, equipos, aeronaves y buques que se encuentren en situación de peligro.

- c. De ser necesario el traspaso por límites fronterizos y territorio de otro Estado, se solicitara el permiso correspondiente a la menor brevedad posible, en los casos que corresponda se aplicaran los convenios bilaterales existentes.



16.- Investigación Accidentes:

- a. La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), es responsable de llevar a cabo las investigaciones de accidentes e incidentes aéreos que involucren aeronaves civiles tanto en agua como en tierra. Si la aeronave es matrícula extranjera, se actuará conforme lo establecen las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) de la OACI y la Ley 491-06. De ser posible, un equipo de la CIAA acompañara a las Unidades SAR en el caso de accidentes aéreos. Igualmente, personal del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF).
- b. La Fuerza Aérea de la República Dominicana (FARD) es la responsable de investigar los accidentes aéreos de aeronaves militares. Si el accidente aéreo involucra una aeronave militar y una aeronave civil, se crearán Comisiones Mixtas CIAA/FARD.
- c. La Armada de la República Dominicana (ARD) es la responsable de investigar los accidentes marítimos.

17.- Remoción de Aeronaves o Embarcación Accidentadas:

Luego de realizada la investigación del accidente de una aeronave o embarcación, el A-3 o M-3, según el caso, serán responsables de coordinar con el IDAC y con la CIAA, el retiro o destrucción de los restos o señalar los mediante NOTAM o NOTICE TO MARINERS según corresponda, si su

presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión en futuras operaciones SAR.

18.- Difusión de la Información:

El MIDE y el IDAC serán responsables de difundir de manera conjunta cualquier información preliminar cuando se trate de un accidente o extravío de una aeronave civil en agua o en tierra. El MIDE será el responsable de difundir las informaciones sobre las operaciones SAR que se ejecuten en caso de un accidente o extravío de aeronaves o embarcaciones militares, sobre Operaciones SAR. Las Direcciones de Relaciones Públicas de ambas instituciones deberán coordinar sobre la difusión de las informaciones, de forma progresiva a través de medios oficiales establecidos para tales fines.

IV. ASPECTOS LOGÍSTICOS

1. Los Gastos que demanden las Operaciones SAR, serán asumidos por cada una de las Instituciones involucradas en este Plan.
2. Cada una de las Instituciones involucradas en este Plan será responsable del abastecimiento logístico que se requiera para las operaciones SAR.

(Ver Anexo “D” Aspectos Logísticos).



V. COMANDO Y COMUNICACIÓN:

1. Comando y Control

Puestos de Comando:

- a. Para la Ejecución del presente Plan el Mando Principal, estará ubicado en el Centro de Operaciones Conjuntas de las Fuerzas Armadas (C.O.C), en la sede del Ministerio de Defensa. Teléfonos del Centro de Operaciones Conjuntas (C.O.C.) son: Directo: (809) 534-3688 Central: (809) 530-5149 Extensiones 2300 y 2551. Codeflotas (809) 604-8170 - 604-8639 -604-4992-604-8644. Correo electrónico: cocffaa@hotmail.com
- b. El Centro de Operaciones Marítimas (COM) de la ARD, el Centro de Operaciones Aéreas (COA) de la FARD y el Centro de Operaciones de Emergencias (COE), servirán como puestos de mando alternos.
- c. Los Comandantes de Comandos Conjuntos, establecerán su Puesto de Mando en la sede de sus respectivos comandos, en caso de utilizar puestos de mando alternos, deberán informar al comandante de la operación su ubicación y medios de comunicación habilitados, los cuales serán registrados en el diario de operaciones del COC.

2. Comunicación(Ver Anexo "E" Comunicaciones)

- a. La RED DE ALTO NIVEL "Z", será el Sistema de Comunicaciones Primario para las unidades de las Fuerzas Armadas involucradas en las operaciones a ser ejecutadas en función del presente PLANOP.

- b. El J-6, Dirección de Comunicaciones del Estado Mayor Conjunto MIDE, apoyará a la Dirección de Comunicaciones Aéreas (A-6) y la División de Comunicaciones Navales (M-6) a fin de fortalecer la interoperabilidad de las fuerzas.
- c. El J-6, Director de Comunicaciones y Electrónica del MIDE, establecerá las Redes necesarias, que garanticen el control de las Operaciones.
- d. El IDAC apoyará con sus Redes de Comunicaciones Aeronáuticas.
- e. Los organismos de apoyo a este Plan dispondrán de sus Redes de Comunicación, previa coordinación con el MIDE.
- f. El COE apoyara con la Red Nacional de Comunicaciones de Emergencia.

4.-ENTRADA EN VIGENCIA, ENMIENDAS, O TERMINACIÓN DE ESTE PLAN

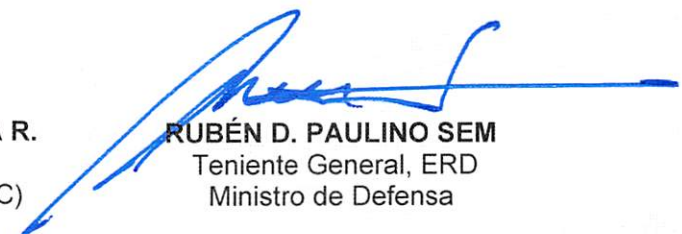
- a. Este Plan SAR en incidentes o accidentes aéreos o marítimos entrará en vigencia una vez sea aprobado por el Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas y firmado por los responsables de ponerlo en ejecución y distribuirlo a las entidades involucradas en el mismo.
- b. Las propuestas de enmiendas a este Plan SAR, tomaran en cuenta las recomendaciones que surjan de los diferentes sectores interesados en el mismo y solo podrán ser realizadas por el MIDE y el IDAC, de común acuerdo y deberán ser aprobadas por el Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas.

- c. El presente plan deberá ser revisado cada dos (2) años después de su aprobación, o antes por el común acuerdo de las partes.

Las partes firman el presente **PLAN PELICANO**, en señal de buena fe y conformidad con lo antes establecido, en fecha catorce (14) de mayo de dos mil dieciocho 2018.




DR. MARCELINO ALEJANDRO HERRERA R.
Director General
Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)


RUBÉN D. PAULINO SEM
Teniente General, ERD
Ministro de Defensa

DISTRIBUCIÓN

1. Señor Presidente Constitucional de la República, Licenciado Danilo Medina Sánchez.
2. Ministro de Relaciones Exteriores.
3. Viceministro de Defensa para Asuntos Militares.
4. Viceministro de Defensa para Asuntos Navales y Costeros.
5. Viceministro de Defensa para Asuntos Aéreos y Espaciales.
6. Inspector General de las Fuerzas Armadas.
7. Comandante General del Ejército de República Dominicana.
8. Comandante General de la Armada de República Dominicana.
9. Comandante General de la Fuerza Aérea de República Dominicana.
10. Director General de la policía Nacional.
11. J-3, Director de Planes y Operaciones del Estado Mayor Conjunto, MIDE.
12. Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil, IDAC.
13. Presidente de la Comisión Nacional de Emergencia y Director Ejecutivo de la Defensa Civil.
14. Director del Centro de Operaciones de Emergencia.
15. Comandante del Comando Conjunto Unificado.
16. Comandante del Comando Conjunto Metropolitano.
17. Comandante del Comando Conjunto Norte.
18. Comandante del Comando Conjunto Sur.
19. Comisión Permanente para la Reforma y Modernización de las FF.AA.
20. Comandante del Recinto Militar General de División "MATÍAS RAMÓN MELLA" y Oficial Ejecutivo MIDE.
21. Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza Terrestre, (CESFRONT).
22. Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y Aviación Civil, (CESAC).
23. Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria, (CESEP).
24. Director del Cuerpo Especializado para la Seguridad del Metro (CESMET).
25. Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Turística, (CESTUR).
26. Jefe de la Seguridad y Policial de la Comisión Militar de Obras Públicas.
27. Director del Cuerpo Especializado de Control de Combustible, (CECCOM).
28. J-1, Director de Personal del Estado Mayor Conjunto, MIDE.

29. J-2, Director de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto, MIDE.
30. J-4, Director de Logística del Estado Mayor Conjunto, MIDE.
31. J-5, Director de Asuntos Civiles del Estado Mayor Conjunto, MIDE.
32. J-6, Director de Comunicaciones y Electrónica del Estado Mayor Conjunto, MIDE.
33. Contralor General de las Fuerzas Armadas.
34. Director General del Cuerpo Médico y Sanidad Militar de las Fuerzas Armadas.
35. Comandante del Regimiento Guardia de Honor, MIDE.
36. Comandante de la Fuerza de Tarea Conjunta CIUTRAN.
37. Archivo.-



ANEXOS

- A. Unidades de Búsqueda y Salvamento
- B. (1) FIR Santo Domingo
(2) Zonas SAR Marítimas
- C. Fases de Emergencia
- D. Aspectos Logísticos
- E. Comunicaciones
- F. Glosarios de Términos
- G. Lista de Abreviaturas y Acrónimos

ANEXO “A”

“Unidades de Búsqueda y Salvamento”

1.- Ejército de la República Dominicana (ERD)

a) Brigada de Mitigación ante Desastres

- Unidad Humanitaria de Rescate (UHR)
- 1er. Escuadrón de Caballería Aérea
- Batallón de Comandos

2.- Armada de la República Dominicana (ARD)

a) Comando Naval Central (Sans Souci)

- División de Guardacostas
- Unidad de Búsqueda y Rescate (Delfín)
- Ala Naval de los Auxiliares Navales Dominicanos

b) Comando Naval Norte (Puerto Plata)

c) Comando Naval Sur (Las Calderas)

d) Comando Naval Este (La Romana)

3.- Fuerza Aérea de la República Dominicana (FARD)

a) Comando Aéreo Central (San Isidro)

- Escuadrón de Rescate
- Escuadrón de Transporte
- Escuadrón de Combate
- Unidad de Búsqueda y Rescate
- Ala Aérea de los Auxiliares Navales Dominicanos

b) Comando Aéreo Norte (Puerto Plata)

4.- Centro de Operaciones de Emergencias (COE)

a) Defensa Civil

- Unidad SAR Urbana (USAR)
- Unidad de Respuesta Inmediata (UNDRI)
- Unidad SAR Acuática
- Unidad Búsqueda y Rescate en Montaña (MONSAR)
- Unidad Extricación Vehicular
- Unidad Búsqueda y Rescate en Estructuras Colapsadas y Espacios Confinados
- Unidad Manejo de Materiales Peligrosos (HAZMAT)
- Unidad K-9
- Equipos de Rescate Provinciales

b) Cruz Roja Dominicana

- Unidades de Búsqueda y Rescate
- Equipos de Socorros

c) Bomberos Municipales

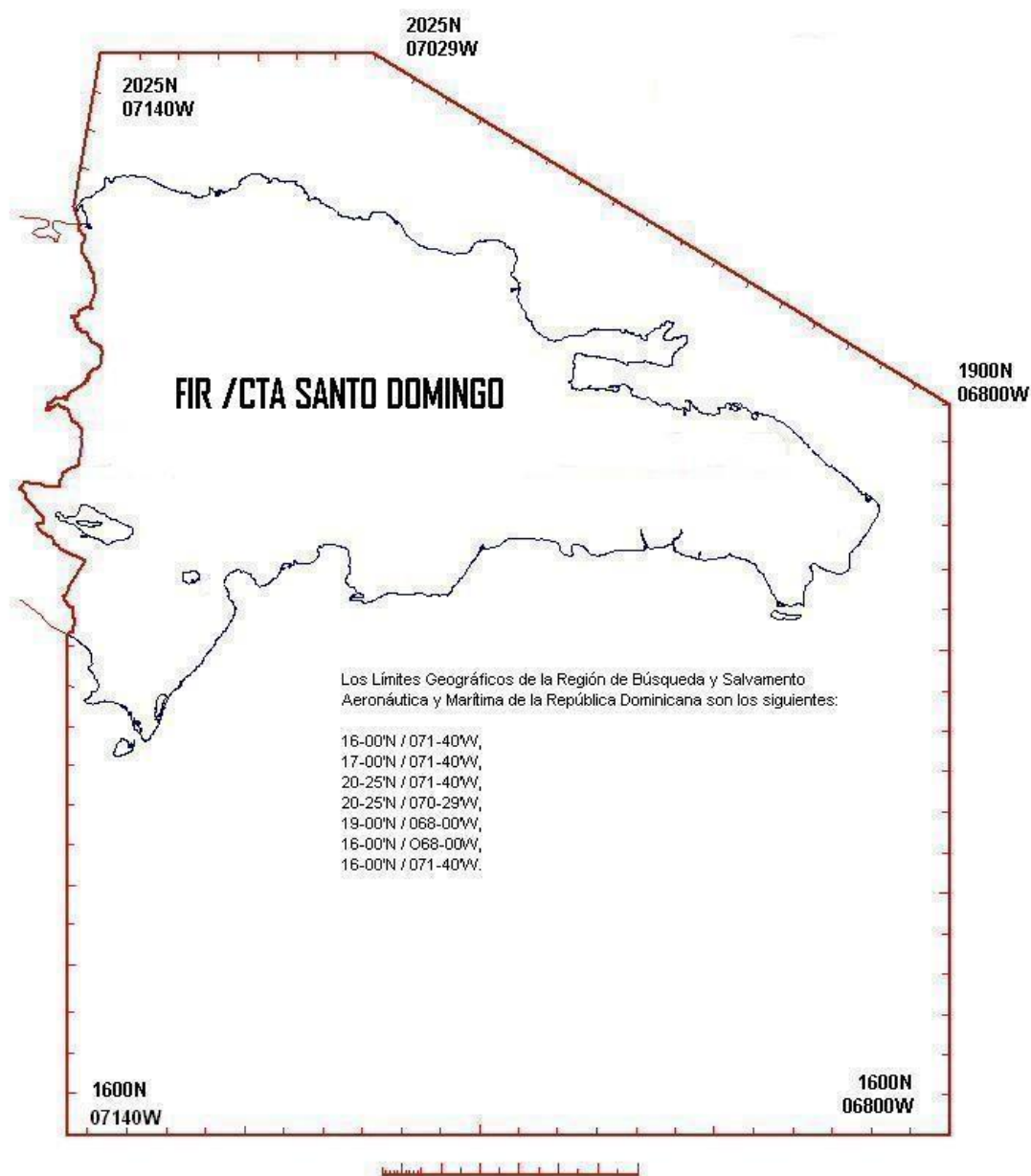
- Unidades de Búsqueda y Rescate Municipales
- Equipo USAR Hurón
- Equipo SAR Acuática

5.- Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

- Brigadas de Emergencias en las Terminales Aéreas.
- Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) en cada Terminal Aérea
- Unidades SAR Marítimas Club Náutico de Santo Domingo (mediante acuerdo)

Nota: Todas las Unidades Militares (Terrestres, Navales y Aéreas) a nivel nacional fungirán como Puestos de Alertas SAR.

Anexo "B" PARTE No.1 FIR Santo Domingo



ANEXO "B" PARTE No. 2

ZONAS MARÍTIMAS DE RESPONSABILIDAD ARD.

ISLAS PRINCIPALES

SAONA, BEATA, CATALINA, ALTO VELO,
CAYOS SIETE HERMANOS, CAYO
LEVANTADO, CATALINITA.

FRANJA COSTERO-MARINA
60 mts. DE FRANJA COSTERA

AGUAS INTERIORES (DETRAS DE
LINEAS BASE)

MAR TERRITORIAL 12 MN

ZONA CONTIGUA 24 MN

ZONA EXCLUSIVA ECONOMICA HASTA 200 MN

BOLOS CONVENCIONALES

Mar Territorial

Zona Contigua

REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE LAS FUERZAS ARMADAS
INSTITUTO CARTOGRAFICO MILITAR
CARTA DEMOSTRATIVA DE LA LE

ANEXO “C”

Fases de Emergencia

FASE DE INCERTIDUMBRE

La Fase de Incertidumbre se asigna cuando existe duda respecto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes debido a que se conocen posibles dificultades, o debido a la falta de información sobre el progreso de su vuelo o posición geográfica. La palabra clave es: **duda**.

Se declara una Fase de Incertidumbre cuando:

1º) no se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave en un plazo de 30 minutos (aeronave retrasada) a partir:

- i) de la hora en que debería haberse recibido una comunicación, o
- ii) de la hora en que se haya intentado sin éxito establecer las comunicaciones con dicha aeronave, de estos dos sucesos el que ocurra primero; o cuando

2º) hayan transcurrido 30 minutos, después de la hora estimada de llegada últimamente notificada por una aeronave, o estimada por las dependencias ATS. De estos dos sucesos el que ocurra primero.

Excepto: cuando no haya ninguna duda acerca de la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE ALERTA

La Fase de Alerta se asigna cuando existe preocupación respecto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes porque se dispone información de que existe dificultad que no llega a representar peligro, o porque ha habido una falta continua y significativa de información sobre el progreso de su vuelo o posición geográfica. La palabra clave es: **preocupación**.

Se declara una Fase de Alerta cuando:

1º) durante la búsqueda preliminar de comunicaciones (PRECOM), en las subsiguientes tentativas de establecer comunicaciones con la misma, o en investigaciones a partir de fuentes pertinentes, no se ha obtenido ninguna noticia de la aeronave; o cuando

2º) la aeronave ha recibido la autorización de aterrizar y el aterrizaje no se ha efectuado en un plazo de cinco (5) minutos a partir de la hora prevista de aterrizaje (ETA), sin que se hayan vuelto a establecer las comunicaciones con la misma; o cuando

3º) se haya recibido información indicando que la eficiencia de funcionamiento de la aeronave se ha deteriorado, aunque no hasta el punto de que sea probable un aterrizaje / amaraaje forzoso; o cuando,

4º) se sepa o se crea que una aeronave ha sido objeto de interferencia ilícita.

Excepto: cuando haya pruebas de que no es necesario preocuparse por la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE PELIGRO

La Fase de Peligro se asigna en cualquier momento en que una aeronave requiere de asistencia inmediata debido a que se ve amenazada por un peligro grave e inminente, o debido a una falta continua y significativa sobre el progreso de su vuelo o posición geográfica. Las palabras claves son: **serio peligro y asistencia inmediata.**

Se declara una Fase de Peligro cuando:

1º) en las acciones adoptadas en la fase de alerta (EXCOM) hallan fallado las nuevas tentativas de establecer comunicación con la aeronave, y el resultado de investigaciones más amplias indiquen la probabilidad de que la aeronave está en peligro; o cuando

2º) se considere que está agotado el combustible a bordo de la aeronave o que es insuficiente para que la aeronave pueda llegar con seguridad; o cuando

3º) se reciba información en el sentido de que la eficiencia de funcionamiento de la aeronave se ha deteriorado hasta el punto de que sea probable un aterrizaje / amaraje forzoso; o cuando

4º) se haya recibido información, o se tiene un grado razonable de certeza de que la aeronave va a efectuar, o ya ha efectuado, un aterrizaje / amaraje forzoso; o cuando

5º) se recibe de un Centro Coordinador de Misiones (MCC), o de un Punto de Contacto SAR (SPOC), un mensaje de alerta COSPAS - SARSAT referente a la señal de un ELT activado, y su localización se encuentra dentro del área de probabilidad (o en su cercanías) establecido para la aeronave en emergencia.

Excepto: cuando se tenga razonablemente la certeza de que la aeronave y sus ocupantes no están gravemente amenazados y de que no existe peligro inminente y que por lo tanto no requieren de asistencia inmediata.

NAVES

FASE DE INCERTIDUMBRE

La Fase de Incertidumbre se declara cuando existen dudas en cuanto a la seguridad de personas, naves, vehículos y/o aeronaves, y cuando:

- a) Se ha notificado que, pasado su hora de llegada no han arribado a su punto de destino; o
- b) Han dejado de transmitir la notificación que de ellos se esperaba en relación con su situación a su seguridad.

FASE DE ALERTA

1 La fase de Alerta se declara cuando se teme por la seguridad de naves, cuando:

- a)** Tras una Fase de incertidumbre, han fallado los intentos de establecer contacto con las naves no han dado resultado las indagaciones llevadas a cabo cerca de otras fuentes apropiadas.

b) Se han recibido información en el sentido de que la capacidad operacional de la nave se ve disminuida, pero no hasta el punto de que esto haga probable una situación de peligro.

FASE DE PELIGRO

La Fase de Peligro se declara:

a) Se recibe información de que una nave o una persona de las que se hallan a bordo, están en peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

b) Tras una Fase de Alerta, nuevos intentos infructuosos de establecer contacto con la nave e indagaciones más difundidas e igualmente infructuosas, señalan la probabilidad de que esté en peligro.

c) Se recibe información que indica que la capacidad operacional de la nave ha disminuido hasta el punto de que es probable que se produzca una situación de peligro.

ANEXO “D”

Aspectos Logísticos

1.- SITUACION GENERAL

a.- La República Dominicana como Estado contratante del Convenio de Chicago se compromete a dar fiel cumplimiento a lo establecido en el artículo 25 del referido Convenio, en el sentido de proporcionar los servicios SAR a cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia, o a sus ocupantes, prescindiendo de la Nacionalidad o condición jurídica de las personas, o de la circunstancias en que se encuentren.

b.- El Artículo 1 de la Ley 147-02, sobre Gestión de Riesgos, establece que toda persona que se encuentre en el Territorio Nacional debe ser protegida en su vida e integridad física, su estructura productiva, sus bienes y su medio ambiente frente a los posibles desastres o eventos peligrosos que pueden ocurrir.

c.- En una situación de emergencia como consecuencia de un accidente aéreo, los Organismos Públicos y Privados involucrados en el presente “Plan” deberán estar en condiciones de proporcionar apoyo en las operaciones de Búsqueda y Salvamento con el personal y material idóneos.

d.- El soporte logístico es un factor común en todas las Fases y Etapas de Búsqueda y Salvamento de Aeronaves y Buques, siendo de fundamental importancia sobre todo en la Fase de Peligro; en tal sentido, inicialmente los gastos que demanden las operaciones de Búsqueda y Salvamento serán asumidas por cada uno de los Organismos del Sistema.

e.- En el plano Nacional, de acuerdo al Art. 70 de la Ley 491-06 sobre Aviación Civil, los explotadores de las aeronaves, las entidades y las personas naturales o jurídicas que hayan participado directamente en la Búsqueda, asistencia y salvamento, tendrán derecho al reembolso de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones.

f.- En el plano Internacional, la costumbre y la práctica estipulan que el Estado que presta los servicios SAR los financiará, aún cuando la ayuda prestada sea a petición de otra entidad; por ejemplo, el RCC/MRCC de otro Estado. Por ello no se suele presentar peticiones de reembolso al Estado que solicita o recibe los servicios.

2.- ACTIVIDADES LOGISTICAS

a.- SANIDAD

1) Las aeronaves de evacuación aeromédica estarán debidamente equipadas para el traslado de los sobrevivientes, debiéndose considerar el personal médicos, enfermeros y equipos adecuados.

2) En todo el territorio Nacional, se utilizarán las facilidades hospitalarias de cada localidad; por lo tanto, en los planes de operaciones de cada Sub-centro de Salvamento (RSC) serán considerados los hospitales y clínicas locales, realizándose las coordinaciones con las autoridades de salud a fin de que todos ellos estén debidamente instruidos y preparados al requerimiento del Sistema SAR.

3) En el área del Distrito Nacional y de la Provincia Santo Domingo se utilizarán las instalaciones del Hospital Central de las FFAA, y del Hospital **Dr. RAMON DE LARA** de la Fuerza Aérea de República Dominicana, así como los hospitales de otras Instituciones Armadas, Ministerios de Salud Pública y Asistencia Social, etc., considerados en este Plan de Operaciones, previa coordinación, los mismos que estarán en condiciones de recibir y apoyar el traslado de los sobrevivientes a los hospitales y clínicas, según corresponda.

b.- ABASTECIMIENTO

1) Los componentes del Sistema SAR Aeronáutico y Marítimos deberán dar cumplimiento a las Regulaciones y Normas establecidas en su respectiva organización.

2) Los requerimientos de combustible de los medios Aéreos, Navales y Terrestres (FARD, ARD y ERD) que intervienen en una operación SAR, se realizarán de acuerdo a los Procedimientos Operativos Normales (PON's) de cada Institución.

c.- MANTENIMIENTO

El mantenimiento de las aeronaves, vehículos y embarcaciones utilizados en las operaciones de Búsqueda y Salvamento, será proporcionado por los respectivos organismos públicos o privados intervinientes.

ANEXO “E”

PARTE 1 - Comunicación

1. Durante Operaciones de Búsqueda y Salvamento que involucre a varios Organismos Estatales y Privados, una comunicación bien establecida será la clave para una exitosa coordinación entre las diferentes Unidades de Búsqueda y Salvamento.
2. Durante las operaciones conjuntas de Búsqueda y Salvamento, el idioma utilizado entre las entidades operativas sería con preferencia el español, sin embargo, el idioma inglés podrá utilizarse igualmente en estas operaciones.
3. Durante las operaciones de Búsqueda y Salvamento, cualquier petición para asistencia y/o apoyo será efectuada mediante los más rápidos medios de comunicación, seguidos de mensajes de confirmación por telex o telefax.
4. Los siguientes medios de comunicación están disponibles para las comunicaciones entre los Organismos participantes en este Plan SAR:

(1) Comunicaciones por fonía

- a) RCC SANTO DOMINGO
809-549-0137
809-549-1310 Ext.: 230
809-274-4322 Ext.: 6424,6425
Fax- 809-549-2734
- b) División de Operaciones Navales (M-3),
809-592-0707 (telefax)
809-593-5900 Ext.: 5340; 5345; 5346
809-592-0606
809-593-5806
- c) Director de Operaciones Aéreas (A-3),
809-596-6506
809-596-6993
809-688-3333 Ext: 2225

(2) Radioteléfono:

- a) División de Operaciones Navales (M-3),
2182 KHz (abierto las 24 horas del día por la División de Operaciones Navales (M-3) 7635 KHz, 8085 KHz, 6913 KHz, 1157KHz (Abierto las 24 hrs. del día por la División de Operaciones Navales (M-3)
- b) Director de Operaciones Aéreas (A-3),
122.7 MHZ (abierto las 24 hrs. del día por el Director de Operaciones Aéreas (A-3)).

(3) Comunicaciones impresas:

- a) RCC Santo Domingo
AFTN: MDSDYFYX, MDSDYCYX
- b) rccsantodomingo@gmail.com
- c) rccsantodomingo@idac.gov.do

(4) Telefax:

- a) División de Operaciones Navales (M-3),
809 – 592 – 0707
809 – 592 – 0910
- b) Director de Operaciones Aéreas (A-3),
809-596-1078
809-598-4974

5. Los siguientes canales de comunicaciones deberán ser usados entre las diferentes Unidades de Búsqueda y Salvamento en Escena designados durante las operaciones de Búsqueda y Salvamento que se desarrollan en el área de los acontecimientos.

BANDA	PRINCIPAL	LLAMADA SECUNDARIA
HF	J3E/ H3E 3023 KHz (noche) J3E/ H3E 5680 KHz (día)	J3E/H3E 2182
VHF/A M	A3E 123.1 MHz	A3E 121.5 MHz
VHF/FM	F3E 156.3 MHz (Ch 6)	F3E 156.8 MHz (Ch 16)
UHF	A3E 282.8 MHz	A3E 243.0 MHz

6. Durante una operación de Búsqueda y Salvamento todas las unidades de Búsqueda y Salvamento involucradas usarán los siguientes indicativos de llamada:
- a) El indicativo de llamada para la División de Operaciones Navales (M-3) es:
 - 1) M-3 por fonía
 - 2) M-3 en telex
 - b) El indicativo de llamada para Director de Operaciones Aéreas (A-3) es:
 - 1) A-3 por fonía
 - 2) A-3 en telex
 - c) Los indicativos de llamada para embarcaciones y aeronaves de Búsqueda y Salvamento.

(Excepto aeronaves militares) consiste en su propio indicativo de llamada precedido por la palabra RESCATE;

Por ejemplo:

- "RESCUE FARD 35"

- d) Los indicativos de llamada de las embarcaciones, se usará su distintivo de llamada sin prefijo.
- 7) Los medios principales de comunicación entre el A-3, y el M-3, serán el teléfono, fax y correo electrónico. Si es necesario, se usará el telex como un sistema de respaldo. Los mensajes de chequeo por telex de ambos lados serán respondidos mediante la transmisión de una respuesta en el tiempo que la recepción del mensaje inicial ha sido establecida.
- a) Inicio del chequeo de comunicaciones por telex:

De: A-3

Para: M-3

Asunto: mensaje inicial de chequeo de comunicaciones

1) Este es el mensaje de chequeo de comunicaciones por telex para el mes de () de

2) Este mensaje fue enviado a las (....) Z.

b) Respuesta del receptor

De: M-3

Para: A-3

Asunto: mensaje de respuesta de chequeo de comunicaciones

Recibido su chequeo de mensaje de comunicación del mes (...) del año (.....) a las (....) Z

c) Final del chequeo de comunicaciones

De: A-3

Para: M-3

Asunto: mensaje final de chequeo de comunicaciones

1) Recibido su respuesta a las (.....) Z

2) Final del chequeo de comunicaciones

ANEXO “E” Comunicaciones

PARTE 2

FRECUENCIAS DE SOCORRO AERONÁUTICO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Las Normas y Métodos relativos a las radiofrecuencias para las comunicaciones de socorro, tienen en cuenta procedimientos que han sido adoptados por la OACI (Anexo 10), en base a lo establecido por la U.I.T (Unión Internacional de Telecomunicaciones).

A.- FRECUENCIA DE SOCORRO

Una aeronave en peligro, que aún se halle en vuelo, debe emplear la frecuencia que normalmente usa en ese momento para las comunicaciones con las estaciones aeronáuticas. Sin embargo, después que una aeronave haya aterrizado de emergencia o caído en algún lugar o haya efectuado un amaraaje forzoso, deberá usar la frecuencia de 121.5 MHz, utilizando emisiones moduladas en amplitud (A3E).

B.- FRECUENCIA PARA EL EQUIPO DE RADIO DE SUPERVIVENCIA.

El equipo de radio de supervivencia que se lleva a bordo de las aeronaves, operará en 121.5 MHz, utilizando emisiones moduladas en amplitud (A3E).

C.- FRECUENCIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

1.- Cuando sea necesario utilizar altas frecuencias para Búsqueda y Salvamento, para fines de coordinación en el lugar del accidente, se usarán las frecuencias de 3023.5 y 5680 KHz y 123.1 MHz modulados en amplitud.

2.- Cuando sea necesario utilizar altas frecuencias para la comunicación entre aeronaves de Búsqueda y Salvamento y barcos mercantes que intervengan en una operación de Búsqueda y Salvamento, se usará de preferencia 2182 KHz modulados en amplitud.

3.- Cuando se necesiten frecuencias específicas para comunicaciones entre Centros Coordinadores de Búsqueda (RCC's) y aeronaves dedicadas a operaciones de Búsqueda y Salvamento, se usarán las frecuencias: 3023.5 KHz; 5680 KHz; 8364 KHz; 13286 KHz y 123.1 MHz modulados en amplitud.

4.- Cuando las aeronaves comerciales tomen parte en las operaciones de Búsqueda y Salvamento, se comunicarán normalmente en los canales de rutas apropiadas con el Centro de Información de Vuelo vinculado al Centro de Coordinación de Búsqueda que corresponde a la Región.

D.- FRECUENCIAS PARA LOS TRANSMISORES LOCALIZADORES DE EMERGENCIA PARA LOCALIZACIÓN DE AERONAVES (ELT) A FIN DE FACILITAR LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

Los Transmisores Localizadores de Emergencia (ELT) para localización de aeronaves a fin de facilitar la Búsqueda y Salvamento, llevadas a bordo, de acuerdo con lo previsto en la Reglamentación Aeronáutica, operarán en 406 MHz en los vuelos dentro de la Región de Búsqueda y Salvamento (SRR) que cubre la República Dominicana. Las aeronaves que porten también equipos que operen en frecuencias 243 MHz y 406 MHz, los señalarán en Plan de Vuelo. Estos últimos (406 MHz) por integrar a sistema a nivel mundial deberán ser equipos aprobados por el sistema internacional COSPAS-SARSAT y ser registrado su código por la Autoridad Aeronáutica o Marítima correspondiente.

Las frecuencias 121.5 y 243 MHz serán moduladas en amplitud y la frecuencia 406 Mhz será modulada en fase conforme lo especifique la Reglamentación pertinente.

E.- OTRAS FUNCIONES.

1.- La frecuencia de 2182 KHz, modulada en la amplitud es la frecuencia internacional de socorro en radiotelefonía que utilizarán para tal fin las estaciones de barco, de aeronaves o de embarcaciones y dispositivos de Salvamento, cuando piden auxilio a los servicios Marítimos.

2.- La frecuencia de 500 KHz, modulada en amplitud es la frecuencia internacional de socorro de radiotelegrafía que utilizarán para tal fin las estaciones de barco, de aeronaves y de embarcaciones o dispositivos de Salvamento, cuando piden auxilio a los servicios Marítimos.

F.- ESCUCHA OBLIGATORIA EN FRECUENCIA DE EMERGENCIA.

1.- Todas las aeronaves en vuelo y servicio de apoyo, que cuenten con equipos VHF/UHF operando durante sus actividades, deberán sintonizar la frecuencia de 121.5 y/o 243 MHz durante tres (3) minutos antes y tres (3) minutos después de la media hora, como regla general. Si no lo puede

hacer en el período señalado, sintonizarán las frecuencias indicadas en otro momento, pero siempre una vez cada hora.

2.- Si durante su escucha percibe alguna emisión radial en los 121.5 MHz, procederá a notificar de inmediato a la dependencia ATS aéreo con que esté en contacto o con la más próxima. Si sus condiciones de vuelo y equipamiento lo permiten, tratará de ubicar la posición de la señal de emergencia, utilizando los procedimientos de Búsqueda Aérea de transmisores ELT.

3.- Durante una Alerta, el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) o la Dependencia ATS de jurisdicción o una aeronave de Búsqueda, puede solicitar a cualquier aeronave en vuelo que realice una escucha en 121.5 MHz.

G.- CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO ADYACENTES A NUESTRA FIR SANTO DOMINGO

Los siguientes RCC´s/RSC´s se encuentran adyacentes a nuestra FIR/SRR, con los cuales tenemos acuerdos de Cooperación mutua:

▪ RCC MIAMI (D-7) AL NORTE	▪ 305-415-6800
▪ JRCC CURAZAO AL SUR	▪ 011-5999-463-7721
▪ RSC SAN JUAN (SECTOR SAN JUAN) AL ESTE	▪ 1-787-289-2041
▪ RCC PUERTO PRINCIPE	▪ 509-250-0052

ANEXO “F”

Glosarios de Términos.

Accidente. Toda suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de;
-Hallarse en la aeronave, o

-Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

-Por exposición directa al chorro de un reactor.

Excepto, cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona así misma o hayan causado una persona a si misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondido fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) La aeronave sobre daños o roturas estructura que;

-Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus característica de vuelo; y

-Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

Excepto, por falla o daño del motor, cuando el daño se limita al motor, su capo o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronaves; o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasiona la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, esta clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la Búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Aeródromo (AD). Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la

Aeródromo de Alternativa. Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

Aeronave (ACFT). Toda maquina que puede sustentarse y desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar pesos útiles (personas o cosas).

Aeronave de Carga. Toda aeronave, distintas de los pasajeros, que transporta mercancías o bienes tangibles.

Aeronave de pasajeros. Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación, empleados de explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes o acompañantes de algún envió u otra carga.

Aeronotificación (AIREP). Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información de posición y de información operacional y/o meteorológica.

Aeronave de Búsqueda y Salvamento. Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las Misiones de Búsqueda y Salvamento.

Aerovía (AWY). Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayuda para la navegación.

de divergencia del abatimiento considerables raramente trasluchan o dan bordadas hacia la dirección del viento.

Alerfa. Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

Alerta de Socorro. Notificación por cualquier medio que existe una situación de socorro y de que se necesita ayuda.

Alerta innecesaria SAR (AISAR). Mensaje que envía posterior un CCS (RCC) a las autoridades apropiadas cuando se ha activado innecesariamente el sistema SAR debido a un falso alerta.

Área de Búsqueda. Área determinada por el planificador de la búsqueda en el que se ha de realizar esta. Dicha área puede estar subdividida en sub-áreas de búsqueda a fin de asignar responsabilidades específicas a los medios de búsqueda disponibles.

Área de Concentración de Víctimas. Espacio establecido para efectuar clasificación, estabilización y derivación de las víctimas de una emergencia.

Área de Posibilidad. 1) El área más pequeña que abarca a todos los lugares posibles en los que se puedan encontrar los supervivientes o los objetos de la Búsqueda. 2) En caso hipotético, el área de posibilidad es el área más pequeña que abarca a todos los lugares posibles en los que pueda haber supervivientes u objetos de la búsqueda de acuerdo con los hechos o supuestos utilizados en la hipótesis.

Área de Referencia. Área en que se estima que es más probable que se encuentre el objeto de la Búsqueda.

Área Óptima de Búsqueda. Área de búsqueda en la que la probabilidad de éxito cuando se efectúa una Búsqueda uniforme con los esfuerzos disponibles es máxima.

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

Brigada o Unidad de Búsqueda y Salvamento USR. Brigada-unidad compuesta por personal capacitado y dotado de equipo adecuado para ejecutar con rapidez operaciones de Búsqueda y Salvamento

Buque. Embarcación marítima.

Búsqueda (Search). Operación coordinada normalmente por un Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento o Sub-centro de Búsqueda y Salvamento, en la que se utilizan el personal e medios disponibles para localizar a personas en peligro.

Caso de Búsqueda y Salvamento. Siniestro posible o real sobre el que un medio abre un expediente, independientemente de que se envíen o no recursos SAR

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

Nota: La expresión CCS (RCC) se aplicara tanto a centros aeronáuticos como marítimos, utilizándose CCSA (ARCC) o CMS (MRCC) cuando lo exija el contexto.

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

Centro de Control de Misión CCM (MCC). Parte del sistema de COSPAS-SARSAT que acepta los mensajes de alerta procedente de terminales locales de usuario u otros centros de control de misiones, y los distribuyen entre los centros coordinadores de salvamento apropiados u otros puntos de contacto de Búsqueda y Salvamento.

Comunicaciones para coordinar la Búsqueda y Salvamento. Comunicaciones necesarias para coordinar los medios que participan en una operación de Búsqueda y Salvamento.

Configuración de Búsqueda Coordinada. Configuración en la que participan varios buques y aeronaves.

Configuración de la Búsqueda. Trayectoria o procedimiento asignado a una URS (SRU) para que realice la Búsqueda en un área determinada.

Comunicaciones para coordinar la Búsqueda y el Salvamento. Comunicaciones necesarias para coordinar los medios que participan en una operación de Búsqueda y Salvamento.

Coordinador de Aeronaves COA (ACO). Persona o equipo de personas que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR para ayudar al coordinador de misión SAR y al coordinador en lugar del siniestro.

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

Coordinador de Búsqueda y Salvamento CS (SC). Persona (s) u organismo (s) perteneciente (s) a una administración que tiene(n) a su cargo la responsabilidad general de establecer y prestar servicios SAR y de asegurar que la planificación de dichos servicios se coordine debidamente.

Coordinador en el Lugar del Siniestro CLS (OSC). Personal designado para coordinar las operaciones de Búsqueda y Salvamento en un área determinada.

Corriente de Arrastre (CA). Corriente creada en el agua por la acción del viento que actúa sobre su superficie durante cierto tiempo.

Corriente de Marea (CDM). Corriente próxima a tierra causada por la subida y bajada de las mareas.

Corriente Marina (CM). Corriente residual resultante de restar de la corriente local las corrientes debidas a las mareas y a los vientos locales. Esta corriente representa el flujo principal a gran escala de las aguas oceánicas.

Corriente Total en el Agua (CTAg). Vector suma de la corriente marina total y del abatimiento. A veces se le denomina deriva total.

Cuadrícula. Conjunto de líneas que se cortan perpendicularmente a intervalos regulares.

Curva de Nivel. Línea en un mapa o carta que conecta puntos de igual elevación.

Datum. Punto, línea o área geográfica que se utiliza como referencia en la planificación de la búsqueda.

Deriva. Desplazamiento del objeto de la búsqueda debido a fuerzas naturales.

Dirección de la Corriente. Dirección hacia la fluyen una corriente.

Dirección de las Olas, el Oleaje o el Mar de Fondo. Dirección desde la que vienen las olas, el oleaje o el mar de fondo.

Duración de la Búsqueda (T). Cantidad de tiempo de búsqueda “productivo” disponible en el lugar del siniestro. Esta cifra se toma normalmente como el 85% de la permanencia en el lugar del siniestro, concediéndose un margen de 15% para investigar los avistamientos y efectuar los giros de navegación al final de los tramos de búsqueda.

Equipo Infrarrojo orientado hacia Delante (IROA). Sistema productivo de imágenes instalado a bordo de un buque de superficie o de una aeronave, proyectado para detectar la energía térmica (calor) emitida por los blancos y convertirla en una presentación visual.

Ejercicio SAR. Programa de entrenamiento teórico práctico donde se establecen y desarrollan los elementos de planificación, ejecución y evaluación de una misión SAR.

Elevación. Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unidad ella y el nivel medio del mar.

Emergencia. Situación en la cual existen motivos justificados para considerar que una aeronave y/o sus ocupantes están amenazados de un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Envío de un Alerta de Socorro. Notificación de una situación de peligro a una dependencia que puede prestar auxilio o coordinarlo.

Esfuerzo de Búsqueda (Z). Medida del área en que un medio de búsqueda puede realizar la búsqueda eficazmente dentro de los límites de velocidad, duración y anchura de barrido de la búsqueda. El esfuerzo de búsqueda se calcula como el producto de la velocidad de la búsqueda (V), duración de la búsqueda (T) y anchura de barrido (W). $Z = V \times T \times W$.

Espacio Aéreo Controlado. Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita Servicio de Control de Tránsito Aéreo, de conformidad con

Estación Terrena Costera ETC (CES). Denominación marítima de una estación entierra de INMARSAT que enlaza estaciones terrenas de buque con las redes de comunicaciones terrestres.

Estado de Matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Explotado (OPR). Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Etapas de Acción Inicial. Periodo en el que se toman las medidas iniciales para alertar a los medios SAR y obtener información más detallada.

Etapas de Búsqueda y Salvamento. Medidas características de la ejecución metódica de una misión SAR. Estas son normalmente percepción, acción inicial, planificación, operaciones y conclusión de la misión.

Etapas de Conocimiento. Periodo en el que un sistema SAR adquiere conocimiento de un suceso real o posible.

Etapas de Finalización. Periodo de una misión SAR en el que los medios SAR regresan a su puesto habitual y se preparan para otra misión.

Etapas de Planificación. Periodo de una misión SAR en el que los medios SAR regresan a su puesto habitual y se preparan para otra misión.

Etapas de Operaciones. Periodo de una misión SAR en el que los medios SAR se dirigen hacia el lugar del siniestro, llevan a cabo la búsqueda, salvan a los supervivientes, prestan auxilio a la nave en peligro, proporcionan cuidados de emergencia a los supervivientes y los trasladan al medio apropiado.

Factor Óptimo de Búsqueda (fb). Valor, basado en la cantidad de esfuerzo relativo disponible, que se utiliza para estimar el área óptima de Búsqueda de manera que la posibilidad de encontrar el objeto de la Búsqueda sea máxima. (Véase Radio Óptimo de Búsqueda)

Falsa Alarma. Alerta de socorro no debido a una prueba apropiada, iniciado por el equipo de comunicación destinada a emitir alertas, cuando no existe una situación real de peligro.

Falso Alerta. Alerta de socorro procedente de cualquier fuente, incluido el equipo de comunicaciones destinado a emitir alerta, cuando no existe una situación real de peligro y no se debería de haber producido.

Fase de Alerta (ALERFA). Situación en la cual se teme por la seguridad de una aeronave o de un buque y de las personas a bordo.

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

Fase de Incertidumbre (INCERFA). Situación en la cual existe dudas acerca de la seguridad de una aeronave o de un buque y de las personas a bordo.

Fase de Peligro (DETRESFA). Situación en la cual existen motivos justificados para creer que un buque u otra nave, incluida una aeronave o una persona, están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Funcionario de Enlace de Búsqueda y Salvamento. Funcionario asignado para promover la coordinación durante una misión SAR.

Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM). Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

GPS Sistema de Posicionamiento Global “Global Positioning Sistema”. Sistema navegación global basado en 24 o mas satélite que orbitan alrededor de la tierra a una altitud de 12.000 millas estacionarias, que proporcionan un posicionamiento muy preciso alrededor de todo el mundo, e información para la navegación las 24 horas del día y bajo cualquier situación climatológica. También se le conoce por el nombre de sistema NAVSTAR.

Helicóptero (HEL). Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Helipuerto. Aeródromo o área definida sobre una estructura artificial destinada a ser utilizada total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Helipunto. Lugar preparado para que los helicópteros puedan aterrizar, despegar, cargar y descargar personal, equipo y materiales. La señal distintiva de Helipunto es un círculo de color negro con una gran **H** y un número.

Hora Prevista de Aproximación. Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora,

abandonará el punto de referencia de espera para completar su aproximación para aterrizar.

Nota. La hora a que realmente se abandone el punto de referencia de espera dependerá de la autorización de aproximación.

Hora Prevista de Fuera Calzos. Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Hora Prevista de Llegada. En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Identificación de Aeronave. Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aeroterrestres o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre los centros terrestres de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Identificación Radar. La situación que existe cuando la posición radar de determinada aeronave se ve en la presentación radar y el controlador de tránsito aéreo la identifica positivamente.

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Incidente Grave. Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurre un accidente.

Indicador de Lugar. Grupo de clave, de cuatro letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

Información de Tránsito. Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Informe sobre la Situación- SITREP. Informe que envía el CLS (OSC) al CMS (SMC) a los organismos interesados para mantenerles informados de las condiciones en el lugar del siniestro y de los progresos de la misión.

Información Meteorológica. Informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

Información SIGMET. Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

Informe Meteorológico. Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

Instrucción del Control de Tránsito Aéreo. Directrices impartidas por el control de tránsito aéreo con la finalidad de exigir que un piloto tome determinada medida.

Instalación de Búsqueda y Salvamento. Todo recurso móvil, comprendidas las brigadas o unidades de Búsqueda y Salvamento designadas a las que se recurre para efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.

Latitud. Distancia al norte o sur del Ecuador, medida en grados de 0 a 90. Un minuto de latitud es igual a una milla náutica.

Lugar del Siniestro. Área de Búsqueda o lugar en que ha ocurrido el siniestro.

Mar. Estado de la superficie producido por las olas y el mar de fondo.

Mar de Fondo. Estado de la superficie producido por un viento distante. Un mar de fondo tiene un aspecto regular y tranquilo, existiendo una distancia considerable entre las crestas redondeadas.

Mar de Fondo Primario. El mar de fondo que tenga la mayor altura desde la cresta hasta el seno.

Mar de Fondo Secundario. Sistema de mar de fondo cuya altura es inferior a la del mar de fondo primario.

MAYDAY. Señal internacional radiotelefónica de socorro, repetida tres veces.

MEDEVAC. Evacuación aérea de una persona(s) por motivos médicos.

MEDICO. Asesoramiento medico. Información medica y tratamiento recomendado para personas enfermas o lesionadas cuando dicho tratamiento no puede ser administrado directamente por el personal medico que lo prescribe.

Medio de Búsqueda y Salvamento. Todo recurso móvil, incluidas las unidades designadas para la Búsqueda y Salvamento, que se utiliza en las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

Mercancías Peligrosas. Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer las diversas sustancias o determinados grupos de ellas.

Miembro de la Tripulación de Vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

NAVAREA. Cada una de las 16 áreas en que la Organización Marítima Internacional ha dividido los océanos del mundo para difundir radio avisos náuticos y meteorológicos.

Nave. Todo vehículo aéreo, marítimo o sumergible, de cualquier tipo y tamaño.

NAVTEX. Sistema de telegrafía utilizado para transmitir a los buques información sobre seguridad marítima, radio avisos náuticos y meteorológicos e información urgente.

Nivel. Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

Nivel de Crucero. Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel de Transición. Nivel más bajo de vuelo disponible para usarlo por encima de la altitud de transición.

Nivel de Vuelo. Superficie de presión atmosférica constante relacionada con una determinada referencia de *Nota 1*. Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

a) se ajuste al QNH, indicará la altitud;

b) se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE;

c) se ajuste a la presión de 1.013,2 hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

Nota 2. Los términos "altura " y "altitud ", usados en la *Nota 1*, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

NOTAM. Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las

Objeto de la Búsqueda. Buque, aeronave u otra nave que ha desaparecido o se encuentra en peligro, o supervivientes u objetos de la Búsqueda conexos o evidencia en que se basa la realización de la búsqueda.

Operación de Salvamento en Gran Escala OSGE (MRO). Servicio y Salvamento que se caracterizan por la necesidad de prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades de Búsqueda y Salvamento resultan insuficientes.

Olas. Estado de la superficie causado por el viento local y caracterizado por su irregularidad, corta distancia entre crestas, borregos y rompientes.

Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite- INMARSAT. Sistema de satélites geoestacionarios para los servicios mundiales de comunicaciones móviles que prestan apoyo al Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos y a otros sistemas de comunicación.

PAN-PAN. Señal internacional radiotelefónica de urgencia. Cuando se repite tres veces indica incertidumbre o alerta, y va seguida de un mensaje acerca de la naturaleza de la urgencia.

Permanencia en el lugar del Siniestro. Cantidad de tiempo que un medio puede permanecer en el lugar dedicado a actividades de Búsqueda y Salvamento.

Piloto al Mando. Piloto designado por el propietario y/ o explotador de una aeronave para estar al mando de la misma y encargarse de las operaciones y de la realización segura de un vuelo.

Puesto de Alerta. Todo medio destinada a servir como puesto intermedio entre una persona que notifica un incidente y un Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento o Sub-centro de Búsqueda y Salvamento.

Plan de Acción de la Búsqueda. Mensaje elaborado normalmente por el CMS (SMC) para transmitir instrucciones a los medios y organismo SAR que participan en la operación de Búsqueda y Salvamento.

Plan de Búsqueda y Salvamento. Expresión general utilizada para describir los documentos existentes a todos los niveles de las estructuras nacionales e internacional de Búsqueda y Salvamento, en los que se detallan los objetivos, las medidas y los procedimientos que apoyan la prestación de Servicios de Búsqueda y Salvamento.

Plan de Vuelo Presentado (FPL). El plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan Óptimo de Búsqueda. Plan que permite obtener una probabilidad máxima de éxito de encintrar el objeto de la búsqueda con el esfuerzo de Búsqueda disponible.

Planeo de la Aeronave. Distancia máxima medida sobre el terreno que cubre una aeronave durante el descenso.

Posición. Posición geográfica, expresada normalmente en grados, minutos y segundos de latitud y longitud.

Posición Aeronáutica. Posición inicial de una aeronave en peligro en el momento de iniciar el descenso, fallo de un motor, eyección de los tripulantes o lanzamiento en paracaídas.

Posición Calculada. Posición geográfica determinada mediante una referencia visual en la superficie, la utilización de una o varias ayudas

náuticas, una observación astronómica o cualquier otro dispositivo de navegación.

Posición en la Superficie. Posición sobre la superficie de la tierra en que se encuentra el objeto de la búsqueda en el momento de ocurrir el siniestro o cuando se establece el primer contacto.

Posición Estimada. Calculo de la posición de una nave teniendo en cuenta el rumbo y la distancia navegados por dicha nave durante cierto tiempo desde la última posición calculada.

Primer CCS (RCC) asociado a la estación costera que acusa recibo en primer lugar de un alerta de socorro y que deberá asumir la responsabilidad de toda la coordinación SAR subsiguiente, a menos que otro CCS (RCC) asuma dicha responsabilidad por hallarse en mejores condiciones para tomar medidas.

Probabilidad de Contención (PDC). Probabilidad de que el objeto de la Búsqueda este contenido dentro de los límites de un área, sub-área o la célula de una cuadrícula.

Probabilidad de Detección (PDD). Probabilidad de que se detecte el objeto de la búsqueda, suponiendo que se encuentre en las áreas en que esta se esta llevando a cabo. La PDD (POD) es función de factor de coberturas, el sensor utilizado, las condiciones de la Búsqueda y la precisión con que el medio de Búsqueda esta navegando para seguir la configuración de búsqueda asignada. Mide la eficacia del sensor en las condiciones de búsqueda reinantes.

Probabilidad de Éxito (PDE). Probabilidad de que se encuentre el objeto de la Búsqueda con todos los esfuerzos de búsqueda empleados hasta el momento. La PDE (POS) = PDC (POC) x PDD (POD). Mide la eficacia de las reinantes.

Probabilidad de Éxito Cumulativa (PDE_c). Probabilidad acumulada de encontrar el objeto de la búsqueda con todos los esfuerzos de Búsqueda empleados hasta el momento. La PDE_c (POS_c) es la suma de todos los valores individuales de la PDE (POS).

Pronóstico. Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o periodo especificado y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Proveedor de Datos de Búsqueda y Salvamento (PDS). Fuente con la que un Centro Coordinador de Salvamento establece contacto para obtener datos en apoyo de las operaciones de Búsqueda y Salvamento, incluida información de emergencia procedente de bases de datos de registro del equipo de comunicaciones, sistema de notificación para buques y sistemas de datos ambientales (p. Ej., meteorológicos o sobre corrientes marinas)

Publicación de Información Aeronáutica (AIP). Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Puesto de Alerta. Todo medio destinado a servir como puesto intermedio entre una persona que notifica una incidente y un Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento o Sub-centro de Búsqueda y Salvamento.

Puesto de Mando Unificado (PMU) es una organización de carácter temporal que se establece en un área segura, próxima a la zona de impacto. El PMU estará integrado por una persona de cada institución de las que se encuentren en el lugar y debe ser ubicado en un lugar desde el cual se aprecie claramente el lugar de la emergencia y desde donde se tenga fácil acceso a él.

Punto de Comienzo de Búsqueda (PCB). Punto especificado normalmente por el CMS (SMC) en el que un medio SAR inicia la configuración de la Búsqueda.

Punto de Contacto de Búsqueda y Salvamento PSC (SPOC). Centro Coordinador de Salvamento u otros puntos de contacto nacionales establecidos y reconocidos que pueden asumir la responsabilidad de recibir los datos del alerta de COSPAS-SARSAT con el fin de salvar a personas en peligro.

Punto de Referencia. Punto, tal como la situación notificada o estimada, que se encuentra en el centro del área en que se estima que es más probable que se encuentre el objeto de la Búsqueda.

Radar Aerotransportado Orientado hacia Adelante RAOA (FLAR). Todo radar instalado en una aeronave, proyectado para detectar blancos en la superficie del mar o en sus proximidades mediante la exploración de un sector centrado normalmente en la dirección del rumbo de la aeronave. El RAOA (FLAR) también puede realizar actividades destinadas a evitar tormentas y de navegación en apoyo de las operaciones de la aeronave.

Radio de Búsqueda. Radio actual de la Búsqueda utilizada para planificar esta y asignar medios de Búsqueda. Generalmente se basa en los ajustes del radio óptimo de Búsqueda que son necesarios por motivos operacionales.

Radio de Óptimo de Búsqueda. Mitad de la anchura del área optima de Búsqueda. El radio optimo de Búsqueda se calcula multiplicando el error total probable de la posición (E) y el factor optimo de Búsqueda (f_b). $R_o = E \times F_b$.

Radiobaliza de Localización de Personas RLP (PLB). Radiobaliza personal de socorro que emite alertas y transmite señales para la retransmisión.

Radiobaliza de Localización de Siniestros RLS (EPIRB). Dispositivo que normalmente se lleva a bordo de un buque y que transmite una señal para alertar a las autoridades de Búsqueda y Salvamento y permitir a las Unidades de Salvamento localizar el lugar del siniestro.

Radiogoniometría RG (DF). Retransmisión sobre señales para determinar una posición.

Radiogoniómetro. Aparato receptor que permite determinar la dirección de una señal radioeléctrica.

Región de Búsqueda y Salvamento (SRR). Área de dimensiones definidas asociadas a un Centro Coordinador de Salvamento, dentro de la cual se prestan servicios de Búsqueda y Salvamento.

Región de Información de Vuelo (FIR). Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR). Reglas aplicables a los procedimientos de vuelo por instrumentos. Esta expresión la utilizan también los pilotos y controladores para indicar el tipo de plan de vuelo.

Reglas de Vuelo Visual (VFR). Reglas que regulan los procedimientos para efectuar vuelos en condiciones meteorológicas de vuelo visual. También las utilizan los pilotos y controladores para indicar el tipo del plan de vuelo.

Reserva de Espacio Aéreo de Búsqueda y Salvamento. Reserva temporal de espacio aéreo para evitar que aeronaves no participantes puedan interferir en las operaciones SAR.

Retraso. Situación que se da cuando una nave no ha llegado a su destino a la hora prevista y se desconoce su paradero.

Rumbo de la Aeronave. La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

Ruta ATS. Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de

Ruta de Navegación de Aérea. Ruta ATS establecida para el uso de aeronaves que pueden aplicar el sistema de navegación de área.

Salida normalizada por instrumentos (SID). Ruta de salida designada según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) que une el aeródromo o determinada pista del aeródromo, con determinado punto significativo, normalmente en una ruta ATS, en el cual comienza la fase en ruta de un vuelo.

Rumbo Corregido por el Efecto del Viento. Rumbo real que debe seguir una aeronave para mantener el rumbo verdadero deseado.

Safety NET. Servicio de comunicaciones prestado a través de INMARSAT para difundir información sobre seguridad marítima, incluidas la retransmisión costera- buque de los alertas de socorro y las comunicaciones para la coordinación de las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

Salida. Desplazamiento individual de un recurso para realizar una Búsqueda o prestar asistencia.

Salvamento (Rescue). Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles auxilios médicos iniciales o de otro tipo, y transportarlas a un lugar seguro.

SAR. Sigla inglesa comúnmente empleada que designa las expresiones *Search and Rescue*, en español Búsqueda y Salvamento.

SARNET. Sistema de radiodifusión utilizado por los supervivientes según su condición medica y asignarles grados de prioridad para cuidados de emergencia, tratamientos y evacuación.

Selección de las Víctimas (TRIAGE). Proceso utilizado para clasificar a los supervivientes según su condición medica y asignarles grados de prioridad para cuidados de emergencia, tratamientos y evacuación.

Servicio de Búsqueda y Salvamento. El desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y Búsqueda y Salvamento, en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento medico, asistencia medica inicial o evacuación medica, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

Servicio Automático de Información Terminal (ATIS). El suministro de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas.

Servicio automático de información Terminal por enlace de datos (ATIS-I) Suministro del ATIS mediante radiodifusiones vocales continuas y repetitivas.

Servicio de Alerta. Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de Búsqueda y Salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo. Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de Control de Aeródromo. Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de Control de Aproximación. Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de los vuelos controlados.

Servicio de Control de Área. Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de Control de Tránsito Aéreo. Servicio suministrado con el fin de:

a) *prevenir colisiones:*

1) entre aeronaves; y

2) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y

b) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de Información de Vuelo. Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Servicio Fijo Aeronáutico (AFS). Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

Sin Noticias. Situación que existe cuando una nave no ha enviado la notificación prevista acerca del lugar donde se encuentra o de su condición y se desconoce su paradero.

Simulacro. Ensayo del Plan de Acción de emergencia del aeropuerto y revisión de los resultados para mejorar la eficacia del Plan.

Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS). Sistema de aeronave basado en señales de respondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.

Sistema de Posicionamiento Global GPS. “Global Positioning System”. Sistema navegación global basado en 24 o mas satélite que orbitan alrededor de la tierra a una altitud de 12.000 millas estacionarias, que proporcionan un posicionamiento muy preciso alrededor de todo el mundo, e información para la navegación las 24 horas del día y bajo cualquier situación climatología. También se le conoce por el nombre de sistema NAVSTAR. Sistema satelital específico utilizado con equipo móvil para determinar la posición exacta de dicho equipo.

Sistema COSPAS-SARSAT. Sistema satelital proyectado para detectar balizas de socorro que transmiten en las frecuencias de 121.5 Mhz o 406 Mhz.

Sistema Mundial de Navegación por Satélite SMNS (GNSS). Sistema mundial de determinación de la posición y la hora que comprende una o varias constelaciones satelitarias y receptores.

Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos SMSSM (GMDSS). Servicio mundial de comunicaciones basado en sistemas automáticos, tanto por satélite como terrestre, utilizado para emitir alertas de socorro y difundir información sobre seguridad marítima a los navegantes.

Sistema Automatizado de Asistencia Mutua para el Salvamento de Buques (Sistema AMVER). Sistema mundial de notificación de la situación de los buques con fines de Búsqueda y Salvamento que conserva la situación estimada y otros datos de los buques mercantes que participen voluntariamente.

Sub-aérea de Búsqueda. Aérea designada para que realice la Búsqueda un medio de Búsqueda específico, o tal vez dos medios que trabajen juntos en estrecha colaboración.

Sub-centro de Búsqueda y Salvamento SCS (RSC). Dependencia subordinada a un Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento, establecido para complementar la función de éste según determinadas disposiciones especiales de las autoridades responsables.

Subregión de Búsqueda y Salvamento SSR (SRS). Área específica de una Región de Búsqueda y Salvamento asociada a un Sub-centro de Salvamento.

Suceso de Búsqueda y Salvamento. Toda situación que exija notificar y alertar al sistema SAR y que pueda requerir la iniciación de una operación SAR.

Terminal Local de Usuario TLU (LUT). Estación terrena receptora que recibe las señales de las balizas retransmitidas por los satélites de COSPAS- SARSAT, las somete a un tratamiento para determinar la situación de las balizas y las vuelve a transmitir.

Tiempo de Vuelo. Tiempo total transcurrido desde el momento en que una aeronave comienza a moverse por su propia fuerza, con el objeto de despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Torre de Control de Aeródromo (TWR). Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Transmisor de Localización de Emergencia TLS (ELT). Radiobaliza o Equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que según la aplicación puede ser activado y funcionar automáticamente al impacto o bien ser activado manualmente, para transmitir señales localizables de socorro o alerta.

Ultima Posición Conocida USC (LKP). Ultima posición observada, notificada o calculada de una aeronave o embarcación en peligro.

Umbral. Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Unidad de Búsqueda y Salvamento USR (SRU). Unidad compuesta por personal capacitado y dotado de equipo adecuado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento. Coordinador de Búsqueda & Salvamento SAR. Una persona o agencia estatal con responsabilidad global de establecer y prestar servicios de SAR civil para la Región de Búsqueda que Colombia la responsabilidad primaria.

Vector. Representación grafica de una cantidad o medida física, tal como a velocidad del viento, caracterizada por una magnitud y una dirección.

Velocidad Aerodinámica Verdadera VAV. Velocidad a que se desplaza una aeronave en una masa de aire. La VAV corregida por el efecto del viento es igual a la velocidad con respecto a tierra.

Velocidad de la Búsqueda (V). Velocidad a que se desplaza un medio de búsqueda con relación a la superficie mientras realiza la Búsqueda.

Velocidad del Mar de Fondo. Velocidad en nudos a que avanza el mar de fondo en relación con un punto fijo de referencia.

Velocidad Registrada en el Aire VRA (IAS). Velocidad de una aeronave indicada en el velocímetro. La VRA (IAS) corregida con el error del instrumento y la densidad atmosférica es la verdadera.

Visibilidad.- En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

a) La distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante;

b) La distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil candelas ante un fondo no iluminado.

Nota 1.- Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia del inciso b) varía con la iluminación del fondo. La distancia del inciso a) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR).

Nota 2.- La definición se aplica a las observaciones de visibilidad en los informes locales ordinarios y especiales, a las observaciones de la visibilidad reinante y mínima notificadas en los informes METAR y SPECI y a las observaciones de la visibilidad en tierra.

VMC. Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Vuelo Controlado. Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo.

Vuelo IFR. Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo VFR. Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR Especial. Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC.

Visibilidad en Tierra. Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente o por sistemas automatizados.

Visibilidad Registrada en el Aire VRA (IAS). Velocidad de una aeronave indicada en el velocímetro. La VRA corregida con el error de instrumento y la densidad atmosférica es la velocidad verdadera.

Visibilidad en Vuelo. Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

Visibilidad sobre el Suelo. Velocidad relativa a que se desplaza una aeronave con respecto a la superficie de la tierra.

Visibilidad Meteorológica. Distancia máxima a la que se pueden ver objetos voluminosos, tales como masas terrestres o montaña. También se conoce como alcance meteorológico.

Zona de Control. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Zona de Parada. Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

Zona Peligrosa. Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona Prohibida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual esta prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona Restringida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado dentro del cual esta restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especiales.

ANEXO “G”

Lista de Abreviaturas y Acrónimos utilizados en el SAR.

Las siguientes Abreviaturas y Acrónimos, se basan en el uso internacional para las Operaciones SAR.

<u>Sigla española</u> <u>inglesa</u>		<u>Sigla</u>
A	Alfa “Alfabeto fonético OACI “o Área de Búsqueda.	A
A /N	Aeronave.	A /C
Ab	Arqueo bruto.	GT
AB	Abatimiento.	LW
AGA	Aeródromo, rutas aéreas y ayudas terrestres	AGA
ARP	Punto de referencia de aeródromo	ARP
AP. A	Alumno piloto de avión	APT
AP. H	Alumno piloto de Helicóptero	HPT
AISAR	Alerta innecesario SAR.	UNSAR
AM	Amplitud modulada.	AM
AMVER	Sistema mundial de notificación para buques afecto de Búsqueda	AMVER
ATC	Control de Tráfico Aéreo	CTA
B	Bravo “Alfabeto fonético OACI “o Azul	B
B/P	Buque pesquero	F/V
B /V	Buque de vela.	S/V
B /M	Buque mercante	M/V
BCE	Búsqueda en cuadrado expansivo.	SS
BCN	Búsqueda por curvas de nivel.	OS
BCRD	Búsqueda con regreso a lo largo de la derrota.	TSR
BSRD	Búsqueda sin regreso a lo largo de la derrota.	TSN
BD	Búsqueda a lo largo de la derrota.	TS
BLU	Banda lateral única.	SSB
BMD	Boya marcadora de DATUM.	DMB
BP	Búsqueda por barrido paralelo.	PS
BT	Búsqueda por transversales.	CS
BPTC	Búsqueda por transversales	CSC
BSMA	Buque de suministro mar adentro	OSV

C	Charlie “Alfabeto fonético OACI “o Grados Celsius	C
CAN	Comisión de aeronavegación	ANC
CCA	Centro de Control de Área	ACC

CEE	Coordinador En Escena	OC
CCM	Centro de Control de Misiones	MCC
CCS	Centro Coordinador de Salvamento	RCC
CCSA	Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico	ARCC
CCSC	Centro Coordinador de Salvamento Conjunto (Aeronáutico y Marítimo)	JRCC
CCMS	Centro Coordinador de Salvamento Marítimo	MRC
CCSR	Comité Coordinador SAR	SCC
CIRM	Centro Internacional Radio – Medico.	CIRM
CIV	Centro de Información de Vuelo.	FIC
CLS	Coordinador en el Lugar del Siniestro.	OSC
CMS	Coordinador de Misión SAR.	SMC
CMVI	Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos.	IMC
CMV	Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual	VMC
CNBS	Coordinador Nacional de Búsqueda y Salvamento	
CBST	Coordinador Búsqueda y Salvamento Terrestre	
CBSM	Coordinador Búsqueda y Salvamento Marítimo	MRC
CBSA	Coordinador Búsqueda y Salvamento Aéreo	MRA
COA	Coordinador de Aeronaves.	ACO
COA	Centro de Operaciones Aéreas, FARD	
COC	Centro de Operaciones Conjuntas, MIDE	
COM	Centro de Operaciones Marítimas, ARD	
COE	Centro de Operaciones de Emergencias	
COSPAS	Sistema de Búsqueda por Satélite de Buque en peligro.	COSPAS
CS	Coordinador SAR	SC
CSN	Coordinador SAR Nacional	NSC
CTA	Control de Tránsito Aéreo	ATC
CVR	Registro de voz en el puesto de pilotaje (Cokpit Óbice Recorder)	CVR
D	Delta	D

D /L	Distintivo de llamada	C /S
E	Echo “Alfabeto fonético OACI “o Este o longitud este o Oriente	E
ERTM	Equipo Radio Telemétrico	DEM
ETA	Estación Terrena Aeronáutica	AES
ETB	Estación Terrena de Buque	SES

ETB	Estación Terrena de Buque	SES
ETC	Estación Terrena Costera	CES
ETD	Hora Estimada de Salida.	ETD
ETET	Estación Terrena en Tierra	GES
ETT	Estación Terrena en Tierra	LES
F	Foxtrot “Alfabeto Fonético OACI “o Fijo (a)	F
FALSAR	Facilidades o Recursos SAR	FALSAR
FDR	Registro de Datos de Vuelo (Flight Data Recorder)	FDR
FM	Frecuencia Modulada	FM
G	Golf “Alfabeto fonético OACI “o Verde	G
GHz	Gigahertzio	GHz
GLONASS	Sistema Global de Navegación Orbital	
	El equivalente Ruso al Sistema GPS americano	GLONASS
GPS	Sistema Posicionamiento Global	GPS
H	Hotel “Alfabeto Fonético OACI “	H
H24	Servicio continuo día de noche	H24
HF	Ondas decametricas, High Frequency	HF
HK	Grupo de caracteres que constituyen el distintivo establecido para las aeronaves matriculadas en Colombia, incorporadas en el anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Como marca de nacionalidad Colombia cual deben ostentar dichas aeronaves precediendo a los caracteres numéricos de matrícula	HK
HAZMAT	Materiales Peligrosos	HAZMAT
I	India “Alfabeto fonético OACI“	I
I&D	Investigación y Desarrollo	R&D
IDAC	Instituto Dominicano de Aviación Civil	IDAC
IDBE	Impresión Directa de Banda Estrecha	NBDP

IMSO	Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite.	IMSO
INMASAT	Proveedor de Servicios de Telecomunicaciones por Satélite para el SMSSM.	INMARSAT
INTERCO	Código Internacional de Señales.	INTERCO
ISM	Información sobre Seguridad Marítima.	MSI
ISMM	Identidades del Servicio Móvil Marítimo.	MMSI
J	Juliett “Alfabeto fonético OACI”	J
K	Kilo “Alfabeto fonético OACI”	K
KG	Kilogramo	KG

Khz.	Kilohertzio.	KZ
kt	Nudos (millas marinas por hora).	KT
L	Lima “Alfabeto fonético OACI “o Izquierdo (identificación de pista)	L
LDC	Línea de Demora Constante.	LCB
LSD	Llamada Selectiva Digital	DSC
M	Mike “Alfabeto fonética OACI “o Metros	M
MIDE		MIDE
MM	Milla marina.	NM
MHz	Megahertzio.	MHz
N	November “Alfabeto fonético OACI “o Norte o latitud norte o Ninguna tendencia marcada	N
NOTAM	Aviso a los aviadores.	NOTAM
O	Oscar “Alfabeto fonético OACI “	O
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.	ICAO
OF. SAR	Oficial SAR	SAR.OF
OMI	Organización Marítima Internacional	IMO
OMM	Organización Meteorológica Mundial.	WMO
ORDOP	Orden de Operación	
OSGE	Operación de Salvamento en Gran Escala	
P	Papa “Alfabeto Fonético OACI “	P
PAA	Zona Prohibida (seguida de identificación)	
PEA	Plan de Emergencia Aeroportuario	PIW
POB	Persona a bordo.	POB

PCA	Piloto Comercial de Avión.	ACP
PCH	Piloto Comercial de Helicóptero	HCP
PCB	Punto de Comienzo de la Búsqueda.	CSP
PCS	Punto de Contacto SAR.	SPOC
PE	Posición Estimada.	DR
PDS	Proveedor de Datos SAR.	SDP
PIA	Publicación de información aeronáutica	AIP
PPA	Piloto Privado Avión.	APP
PPH	Piloto Privado Helicóptero	OP
PPL	Piloto de Planeador	PP
PTL	Piloto de Transporte de Línea - Avión	ATP
PRNA	Plan Regional de Navegación Aérea	RANP
PIA	Publicación de Información Aeronáutica	AIP
Q	Québec “Alfabeto Fonético OACI “	Q

R	Romeo “Alfabeto Fonético OACI “o Derecha (identificación de pista) o Rojo o Radio de Búsqueda	R
REC	Radio Estación Costera	CRS
RESAR	Respondedor de Búsqueda y Salvamento	SART
RF	Radiofrecuencia	RF
RFA	Red Fija Aeronáutica	AFN
RG	Radiogoniometría	DF
RIV	Región de Información de Vuelo	FIR
RLP	Radiobaliza de Localización de Personas	PLB
RLS	Radiobaliza de Localización de Siniestros	EPIRB
ROV	Radiofaro Omnidireccional de Ondas Métricas	VOR
RSIV	Región Superior de Información de Vuelo	UIR
RSR	Región de Búsqueda y Salvamento	SRR
RTA	Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas	ATN
RTT	Radio Teletipo.	AFTN
RTFA	Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas	RTT
RTG	Radiotelegrafía	RTG
RV	Rumbo Verdadero.	TH
RVI	Reglas de Vuelo por Instrumentos	IFR
RVV	Reglas de Vuelo por Visual	VFR
S	Sierra “Alfabeto fonético OACI “o Sur o longitud sur o Separación entre trayectorias.	S

SAI	Sistema de Aterrizaje por Instrumentos	ILS
SAR	Búsqueda y Salvamento	SAR
SARSAT	Sistema de seguimiento por Satélite para Búsqueda y	SARSAT
SCSA	Sub-centro de Búsqueda y Salvamento	RSC
SCSM	Sub-centro de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico	ARSC
SIA	Sub-centro de Búsqueda y Salvamento Marítimo	MRSC
SITREP	Servicio de Información Aeronáutica	SITREP
SMA	Informe sobre la Situación	
SMAS	Servicio Móvil Aeronáutico	AMS
SMAS(R)	Servicio Móvil Aeronáutico por Satélite.	SMNS
SMNS	Sistema Mundial de Navegación por Satélite.	GNSS
SMSSM	Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos.	GMDSS
SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida	SOLAS
SRU	Búsqueda y Salvamento Urbano.	USAR
SSR	Sub-región de Búsqueda y Salvamento.	SRR

STA	Servicio de Tránsito Aéreo.	ATS
T	Tango “Alfabeto fonético OACI “ o Temperatura o Tiempo disponible Para la Búsqueda.	T
TCAS	Sistema de Alerta de Transito y Prevención de Colisión	TCAS
TLS	Transmisor de Localización de Siniestros.	ELT
TLU	Terminal Local de Usuario.	LUT
U	Uniform Tango“ Alfabeto fonético OACI	U
UAEAC	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil” AEROCIVIL”	UAEAC
UB	Unidad de Búsqueda.	SU
UHF	Ondas disimétricas.	UHF
UIT	Unión Internacional de Telecomunicaciones	UTU
USC	Ultima Posición Conocida.	LKP
USD	Unidad de Salvamento en el Desierto	DRU
USM	Unidad de Salvamento en Montaña	MRU
USP	Unidad de Salvamento por Paracaídas	PRU
USR	Unidad de Búsqueda y Salvamento	SRU

UTC	Tiempo Universal Coordinado	UTC
V	Víctor “Alfabeto fonético OACI “	V
VB	Velocidad Aerodinámica.	TAS
VS	Vector de Búsqueda.	VS
VIP	Personal muy importante	VIP
W	Whiskey “Alfabeto fonético OACI “ o Oeste o longitud Oeste o Blanco o Occidente	Oeste o Blanco o Occidente W
X	X - ray “Alfabeto fonético OACI “ o Cruce	X
Y	Yankee “Alfabeto fonético OACI “o Amarillo	Y
Z	Zulú “Alfabeto fonético OACI “o Tiempo Universal Coordinado	Z