DGAC
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA

RAB 212

Servicio de Búsqueda y Salvamento

Primera Edición, Enmienda 2, R.A. 389 de 23/SEP/2026

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 26 de noviembre de 2026, todas las enmiendas anteriores del RAB 212.

RAB 212

Servicio de Búsqueda y Salvamento

Registro de enmiendas a la RAB 212			
Enmienda N°	**Fecha de aplicación**	**Fecha de Aprobación**	**Aprobado por:**
1era. Edición (Original)	01/10/2024	20/05/2024	DGAC
1	28/11/2024	23/09/2024	DGAC
2	26/11/2026	23/09/2026	DGAC

RAB 212

Búsqueda y Salvamento

Detalle de enmiendas a la RAB 212			
Enmienda	**Origen**	**Temas**	**Aplicable**
Primera edición (Original)	Enmienda 19, Anexo 12 Sexta reunión del Grupo Experto en Operaciones de Gestión del Tránsito Aéreo (ATMOPSP/6); y la vigesimoséptima reunión del Grupo de Trabajo Conjunto de la Organización de Aviación Civil Internacional/ Organización Marítima Internacional (OACI/OMI) sobre Armonización de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento Aeronáuticas y Marítimas (JWG-SAR/27)	a) Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS); y b) capacidad de respuesta de búsqueda y salvamento (SAR), seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, realización de ejercicios y procedimientos que deben seguirse a partir del 26 de noviembre de 2026 al interceptar una transmisión de socorro.	28/11/2024
	Armonizacion LAR212, primera edición.	Corrección de Redacción	
2	Revisión del RAB212	a) Revisión integral de la RAB212 b) Inclusión de mejoras de redacción y requisitos	26/11/2026

RAB 212

Servicio de Búsqueda y Salvamento

Lista de páginas efectivas de la RAB 212			
Detalle	**Páginas**	**Enmienda**	**Fecha de Aplicación**
Capítulo A	212-A-1 a 212-A-5	Enmienda 2	26/11/2026
Capítulo B	212-B-1 a 212-B-5	Enmienda 2	26/11/2026
Capítulo C	212-C-1 a 212-C-2	Enmienda 2	26/11/2026
Capítulo D	212-D-1 a 212-D-4	Enmienda 2	26/11/2026
Capítulo E	212-E-1 a 212-E-5	Enmienda 2	26/11/2026
Apéndice 1	212-AP1-1 a 212-AP1-2	Enmienda 2	26/11/2026
Apéndice 2	212-AP2-1 a 212-AP2-2	Enmienda 2	26/11/2026
Apéndice 3	212-AP3-1 a 212-AP3-3	1ra. Edición (Original)	01/05/2024
Apéndice 4	212-AP4-1 a 212-AP4-3	1ra. Edición (Original)	01/05/2024

ÍNDICE

CAPÍTULO A GENERALIDADES DEL SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

212.001 Aplicación 212-A-1
212.005 Marco operacional para los servicios de búsqueda y salvamento 212-A-1
212.010 Definiciones y abreviaturas 212-A-2

CAPÍTULO B ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LOS SERVICIOS SAR

212.101 Requisitos generales para la prestación de servicios de búsqueda y salvamento (PSAR) 212-B-1
212.105 (Reservado) 212-B-2
212.110 Documentaciones del PSAR 212-B-2
212.115 Responsabilidades y funciones del proveedor SAR (PSAR) 212-B-2
212.120 Centro coordinadores de salvamento (RCC), subcentros de salvamento (RSC) y puestos de alerta 212-B-3
212.125 Comunicaciones de búsqueda y salvamento 212-B-4
212.130 Brigadas de búsqueda y salvamento 212-B-4
212.135 Equipos y suministros de búsqueda y salvamento 212-B-5

CAPÍTULO C COOPERACION Y COORDINACION

212.201 Cooperación y coordinación entre proveedores de servicios de búsqueda y salvamento 212-C-1
212.205 Cooperación y coordinación entre otros servicios 212-C-2
212.210 Difusión de información 212-C-2

CAPÍTULO D REQUISITOS OPERACIONALES

212.301 Información preparatoria 212-D-1
212.305 Planes de operaciones 212-D-1
212.310 Brigadas de búsqueda y salvamento 212-D-3
212.315 Formación profesional y ejercicios 212-D-3
212.320 Lugar del accidente y restos de las aeronaves 212-D-4

CAPÍTULO E PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

212.401 Información relativa a las emergencias 212-E-1
212.405 Procedimientos para los centros coordinadores de salvamento durante las fases de emergencias 212-E-1
212.410 Procedimientos cuando la responsabilidad de las operaciones Corresponde a dos o más proveedores de servicios SAR 212-E-3
212.415 Procedimientos para los responsables que dirigen las operaciones Desde el lugar del suceso 212-E-3
212.420 Procedimientos para la terminación o suspensión de las operaciones Por parte de los centros coordinadores de salvamento 212-E-3
212.425 Procedimientos en la escena del siniestro 212-E-3
212.430 Señales de búsqueda y salvamento 212-E-5
212.435 Señales en tierra para maniobras de aeronaves 212-E-5
212.440 Registros 212-E-6

APÉNDICES

Apéndice 1 Guía para la elaboración de un manual descriptivo de organización PSAR (MADOR)
Apéndice 2 Guía para la elaboración de un manual de la unidad SAR (MANSAR)
Apéndice 3 Guía para la elaboración de un plan de operaciones de salvamento a gran escala (MRO)
Apéndice 4 Señales de búsqueda y salvamento

Capítulo A - Generalidades del servicio de búsqueda y salvamento

212.001 Aplicación

(a) Este reglamento se aplica a todas las aeronaves civiles y de Estado que operen dentro del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, y en aquellos en que el Estado tenga jurisdicción por convenios internacionales o acuerdos regionales;

(b) El proveedor SAR debe tomar las medidas necesarias para que el servicio SAR se establezca y se preste de acuerdo con las disposiciones de este Reglamento y de la Ley 2902 en su Artículo 168.

(c) Para los fines del presente reglamento, la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) es la proveedora del Servicio de Búsqueda y Salvamento en Bolivia, siendo la Autoridad Aeronáutica Civil la reguladora y fiscalizadora operativamente de la provisión del servicio, sin perjuicio de las facultades y competencias que le otorga la Ley 2902;

(d) El Estado Boliviano tiene jurisdicción del espacio aéreo y los aeródromos donde hayan de suministrarse el servicio de Búsqueda y Salvamento de conformidad con las disposiciones de este Reglamento, asumiendo la responsabilidad de establecer y suministrar el servicio SAR en la FIR La Paz.

(e) El Estado Plurinacional de Bolivia estableció un Centro Coordinador de Salvamento RCC La Paz, para la Región de Búsqueda y Salvamento La Paz;

212.005 Marco operacional para los servicios de búsqueda y salvamento

El Proveedor de los Servicios SAR (PSAR) debe asegurar que:

(a) se disponga individualmente o en cooperación de lo necesario para establecer y ejecutar prontamente los servicios de búsqueda y salvamento para asegurar que se provea asistencia a las personas en peligro. Dichos servicios deben prestarse durante las 24 horas del día;

(b) los componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento comprenderán lo estipulado en la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, este reglamento y comprenderán recursos, instalaciones, comunicaciones y personal especializado en funciones de coordinación y operación;

(c) establecerá procedimientos, para optimizar la prestación de servicios, incluyendo los aspectos de planificación, arreglos de cooperación a nivel nacional e internacional como de instrucción;

(d) Un punto de contacto de búsqueda y salvamento esté designado para la recepción de los datos de socorro Cospas-sarsat. Asimismo, mantendrá actualizado un Registro Oficial de Balizas de 406 MHz. cuyos datos deben estar a disposición de los Proveedores de Servicios SAR;

(e) Se establezcan acuerdos con otros Estados para reforzar la cooperación y coordinación en materia de búsqueda y salvamento estableciendo las condiciones de entrada de las brigadas de búsqueda y salvamento de un Estado en el territorio de los demás si lo solicitare. Estos acuerdos deben también prever facilidades para la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades;

(f) Se coopere para establecer los servicios de búsqueda y salvamento dentro de una misma región SAR. Esta cooperación puede ser en la forma de un Comité SAR Regional;

(g) Se ha delimitado como Región de Búsqueda y Salvamento La Paz, a la que coincide con los límites de la FIR/LA PAZ dentro de la que habrán de prestar estos servicios. Dicha región no tiene partes comunes y las regiones vecinas son contiguas, y podrán desarrollar arreglos de cooperación con los organismos de búsqueda y salvamento de Estados vecinos. Operando dentro de la Región y Subregiones de Búsqueda y Salvamento, los Subcentros Coordinadores de Salvamento, bajo la guía del Centro Coordinador de Salvamento RCC La Paz;

(h) Para efectos de la operación del Servicio, la Región y Subregiones de Búsqueda y Salvamento de Aeronaves que corresponden a Bolivia, se detallaran y se señalan los límites geográficos, sedes y órganos responsables para utilizar en cada caso brigadas o unidades de búsqueda y salvamento y otras instalaciones y servicios disponibles para ayudar a cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia, o a sus ocupantes;

212.010 Definiciones y abreviaturas

Para cualquier definición que no figure en este reglamento, se debe considerar la establecida en el Doc. OACI 9713 “Vocabulario de aviación civil internacional”.

(a) Para los fines de este reglamento, las expresiones que figuran a continuación tienen el significado siguiente:

Aeronave de búsqueda y salvamento. Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las misiones de búsqueda y salvamento.

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

Amaraje forzoso. Descenso forzoso de una aeronave en el agua.

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

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

Búsqueda. Operación coordinada normalmente por un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, en la que se utilizan el personal e instalaciones disponibles para localizar a personas en peligro.

Centro coordinador de salvamento (RCC). Dependencia encargada de la organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones necesarias dentro de una región determinada.

Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC). Centro coordinador de salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento, tanto aeronáuticas como marítimas.

DETRESFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

Escolta. Servicio que tiene por objetivo reducir a un mínimo la demora en llegar hasta el lugar del siniestro y evitar la búsqueda de supervivientes. El servicio se ofrecerá normalmente hasta el aeródromo apropiado más cercano o el refugio más cercano.

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

Evacuación médica (MEDEVAC). Evacuación de una persona por motivos médicos.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

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

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

Fase de incertidumbre. Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

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

INCERFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

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

Manual Descriptivo de Organización (MADOR). Documento del PSAR, el cual debe contar con la descripción de la organización del Proveedor PSAR (MADOR). Deben incluirse en él funciones, estructura, descripción de puestos de trabajos y otros detalles que hacen la organización del Servicio SAR.

Manual del Proveedor de Servicios SAR (MANSAR). Documento del PSAR que debe ser presentado ante la AAC y que contiene la estructura organizacional, los nombres, títulos y cargos de los principales funcionarios, así como la descripción de los deberes y responsabilidades de los puestos de jefatura y supervisión.

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 operaciones de vuelo.

Operación de salvamento a gran escala (MRO). Servicio de búsqueda y salvamento que se caracteriza 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.

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

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

Proveedor de servicios de Búsqueda y Salvamento (PSAR). Organización expresamente autorizada y designada por el Estado para proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento dentro del territorio nacional, en cumplimiento de la ley y normativa vigentes.

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

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

Servicio de alerta (ALR). 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 búsqueda y salvamento. El desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

Subcentro de salvamento (RSC). Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de éste según determinadas disposiciones de las autoridades competentes.

Transmisor de localización de emergencia (ELT). Término genérico que describe el equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede ser de activación automática al impacto o bien ser activado manualmente.

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

(b) Abreviaturas

AAC: Autoridad de aviación civil;

ACC: Centro de Control de Area

ALR: Servicio de alerta /alerta

AIG: Investigación de accidentes e incidentes, Unidad que forma parte de la DGAC

AIP: Publicación de información aeronáutica.

AP: Puesto de Alerta

AT: (Comunicaciones) aeroterrestres

ATS: Servicios de tránsito aéreo;

ATSP: Proveedor de los Servicios de Transito Aéreo

COSPAS: Sistema de monitoreo vía satélite que detecta y localiza balizas de emergencia.

DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil

ELT: Transmisor de localización de emergencia;

FAB: Fuerza aérea boliviana

FIR: Región de información de vuelo.

GADSS: Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos;

JRCC: Centro Coordinador de Salvamento Conjunto;

LAR: Reglamento Aeronáutico Latinoamericano;

LADR: Repositorio de datos de localización de aeronaves

MADOR: Manual descriptivo de organización del PSAR;

MANSAR: Manual del Proveedor SAR;

METP: Proveedor de servicios meteorológicos Aeronáuticos

MRO: Operación de salvamento a gran escala;

NM: Milla(s) náutica(s).

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

PIC: Piloto/Pilota al mando.

PSAR: Proveedor de los servicios de búsqueda y salvamento

RAB: Reglamentación Aeronáutica Boliviana

RCC: Centro Coordinador de Salvamento;

RSC: Subcentro de Salvamento

SAR: Servicios de Búsqueda y Salvamento

SARSAT: (Search and Rescue Satellite-Aided Tracking) Seguimiento asistido por satélite para búsqueda y rescate.

SPOC: Punto de Contacto SAR. Es el designado para recibir las alertas de socorro y coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento.

SRR: Región de Búsqueda y Salvamento;

SRU: Unidad de búsqueda y salvamento.

Capítulo B - Organización y gestión de los servicios SAR

212.101 Requisitos generales para la prestación de servicios de búsqueda y salvamento (PSAR)

(a) El PSAR debe:

(1) cumplir con la finalidad de los Servicios de Búsqueda y Salvamento en el desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves y otras instalaciones que colaboren en las operaciones;

(2) estar estructurado de manera que pueda desarrollar eficazmente las siguientes funciones:

(i) recibir, acusar recibo y retransmitir notificaciones de socorro de los puestos de alerta;

(ii) coordinar la búsqueda;

(iii) coordinar el salvamento y transporte de los supervivientes a un lugar seguro;

(iv) ofrecer asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica; y

(v) proveer escolta en casos necesarios.

(b) El PSAR debe asegurar que los servicios a prestar por el SAR sean de conformidad con las disposiciones de este reglamento y de conformidad con los acuerdos nacionales y regionales de Búsqueda y Salvamento; ello implica la determinación del servicio de búsqueda y salvamento de la aviación civil que debe suministrar para la navegación aérea internacional dentro de las regiones de búsqueda y salvamento a ella asignadas;

(c) El PSAR debe establecer y gestionar su organización de acuerdo con una estructura que respalde una prestación de servicios segura, eficaz y continuada. La estructura organizativa debe definir:

(1) la autoridad, las obligaciones y las responsabilidades de los titulares de los puestos; y

(2) las relaciones y estructuras jerárquicas entre las distintas partes y procesos de la organización;

(d) El PSAR debe emplear a personal debidamente calificado para garantizar la prestación de sus servicios de búsqueda y salvamento de forma segura, eficaz, continuada y sostenible. En este contexto se debe establecer las políticas de formación del personal, oportunas.

(e) El proveedor SAR debe:

(1) establecer un centro coordinador de salvamento, que se extienda sobre un área de su espacio aéreo soberano de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea vigente;

(2) asegurar que los RCC deben facilitar la compatibilidad y cooperación entre sus servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico, así como todo lo inherente a la coordinación civil/militar/policial.

212.105 (Reservado)

212.110 Documentación del PSAR

(a) El Proveedor del Servicio SAR debe contar con un Manual descriptivo de la organización del PSAR (MADOR). Deben incluirse en él funciones, estructura, descripción de puestos de trabajos y otros detalles que hacen la organización del Servicio SAR. El Apéndice 1 (Guía para la elaboración del Manual descriptivo de la organización del PSAR - MADOR) de este reglamento presenta una guía para la elaboración de dicho Manual. El PSAR-MADOR en su primera versión y posteriores enmiendas debe ser remitida y puesta en conocimiento de la DGAC.

(b) El PSAR debe elaborar e implantar un Manual de un organismo SAR (MANSAR). En el Apéndice 2 (Guía para la elaboración del Manual SAR) de este reglamento se presenta una guía para la elaboración de dicho Manual. El MANSAR en su primera versión y posteriores enmiendas debe ser remitida y puesta en conocimiento de la DGAC.

212.115 Responsabilidades y funciones del proveedor SAR (PSAR)

(a) El PSAR debe garantizar que los servicios de búsqueda y salvamento que suministren sean completos, oportunos y de la calidad requerida dentro de la región de búsqueda y salvamento asignada por ella.

(b) Los Proveedores del servicio SAR deben establecer en sus MANSAR procedimientos para mejorar la prestación de servicios incluyendo los aspectos de planificación, gestión e instrucción con acuerdos de cooperación nacional e internacional.

(c) El PSAR debe establecer en sus MANSAR procedimientos para lograr una óptima coordinación civil/militar/policial.

(d) El PSAR debe establecer en sus MANSAR programas de mejora de los servicios que tiendan a optimizar el servicio; reducir los problemas sistémicos y examinar las posibilidades que ofrecen las metodologías de gestión de riesgos para la mejora de la respuesta SAR y del rendimiento del Sistema SAR.

(e) El PSAR en casos de operaciones de salvamento, debe establecer acuerdos y procedimientos especiales conjuntos con los explotadores de aeronaves y otras organizaciones para la atención de este tipo de sucesos, incluida la asistencia a familiares de víctimas de accidentes.

(f) El PSAR, al facilitar ayuda a las aeronaves en peligro y a los supervivientes de accidentes de aviación, lo debe hacer prescindiendo de nacionalidad, condición jurídica de las personas; o de las circunstancias en que se encuentren.

(g) El PSAR debe utilizar personal capacitado en emergencias, instalaciones y otros servicios disponibles para ayudar a los ocupantes de cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia.

(h) Cuando presten servicio en la misma zona centros coordinadores de salvamento aeronáutico independientes, el proveedor de servicios SAR debe planificar y ejecutar sus procedimientos en la más estrecha coordinación.

(i) El PSAR, en los casos que así se requiera, debe redactar su MANSAR facilitando la compatibilidad y cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento estableciendo, según corresponda, centros coordinadores de salvamentos conjuntos.

(j) El PSAR debe establecer acuerdos con los explotadores de aeronaves que estén afectados a una búsqueda a fin de obtener información útil sobre los datos de seguimiento de las aeronaves que ayuden al PSAR a determinar la última posición conocida de las aeronaves.

(k) El PSAR debe elaborar un plan de instrucción inicial, periódica o especializada para su personal y el personal externo a su organización que colaboren o puedan colaborar con el servicio SAR. El plan debe detallar en orden de prioridad el tipo de instrucción que se impartirá durante el periodo establecido.

(l) El PSAR debe incluir en el MANSAR los procesos de calificación y titulación del personal que intervendrá en las operaciones de búsqueda o salvamento o en ambos servicios.

(m) El PSAR debe llevar un registro de instrucción de sus funcionarios técnicos, así como del personal externo que puedan apoyar las misiones de búsqueda y salvamento.

212.120 Centros coordinadores de salvamento (RCC), subcentro de salvamento (RSC) y puestos de alerta

(a) El PSAR debe:

(1) establecer un Centro Coordinador de Salvamento (RCC) en cada Región de Búsqueda y Salvamento establecido;

(2) asegurar que todo centro coordinador de salvamento y, según corresponda, todo subcentro de salvamento, debe estar dotado las 24 horas del día de personal debidamente capacitado y con dominio del idioma inglés para las comunicaciones.

(3) establecer, dentro de la Región de Búsqueda y Salvamento (SRR) bajo su responsabilidad, los Subcentros Coordinadores de Salvamento (RSC) y Puestos de Alerta (AP) que sean requeridos, en función de criterios operacionales, geográficos y de cobertura, a fin de garantizar la expansión, continuidad y eficiencia de la red de notificación, coordinación y respuesta ante emergencias SAR.

(b) El PSAR deberá gestionar, a través del TGN, la asignación oportuna y suficiente de los recursos financieros necesarios para garantizar la provisión continua, eficaz y eficiente de los servicios SAR. Asimismo, deberá establecer, coordinar y formalizar los acuerdos interinstitucionales pertinentes que permitan optimizar el uso de dichos recursos y asegurar la adecuada prestación del servicio en toda su área de responsabilidad, en cumplimiento de la ley y normativa vigentes.

(c) El Centro Coordinador de Salvamento y, cuando corresponda, subcentro de salvamento, mantendrá en el Directorio de Control OPS los datos de contacto actualizados.

(d) Cada Centro Coordinador de Salvamento y, cuando corresponda, Subcentro de Salvamento se suscribirá y mantendrá el acceso al Repositorio de Datos de Localización de Aeronaves en Peligro (LADR).

Nota.- *En el Manual del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) (Doc 10165) figura orientación sobre el uso del Directorio de Control OPS y el LADR.*

212.125 Comunicaciones de búsqueda y salvamento

(a) El PSAR debe asegurar que todo centro coordinador de salvamento debe disponer de medios de comunicación en ambos sentidos rápidos y seguros con:

(1) dependencias de servicios de tránsito aéreo correspondientes;

(2) subcentros de salvamento asociados;

(3) las estaciones apropiadas, que facilitan marcaciones y posiciones;

(4) cuando corresponda, una estación de radio costera que pueda alertar a las embarcaciones que se encuentran en la región y comunicarse con ellas;

(5) el puesto central de las brigadas de búsqueda y salvamento en la región;

(6) con los centros coordinadores de salvamento aeronáutico, acuático o conjuntos de las regiones adyacentes;

(7) una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica designada;

(8) brigadas de búsqueda y salvamento;

(9) puestos de alerta; y

(10) el centro de control de misiones Cospas-Sarsat que preste servicios a la región de búsqueda y salvamento.

(b) El PSAR debe asegurar que cada subcentro de salvamento disponga de medios de comunicación rápidos y seguros de fácil acceso con:

(1) los subcentros de salvamento adyacentes;

(2) una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica;

(3) las brigadas de búsqueda y salvamento; y

(4) los puestos de alerta.

212.130 Coordinación con Brigadas de búsqueda y salvamento

(a) El PSAR debe designar como brigadas de búsqueda y salvamento a elementos de los servicios públicos o privados que se encuentran debidamente situados y equipados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento a través de Cartas de Acuerdos Operacionales, además de contar con información actualizada sobre su organización, capacidades, ubicación, medios y recursos disponibles.

(b) El PSAR debe incorporar como parte del plan de operaciones de búsqueda y salvamento a los elementos de los servicios públicos o privados que, aunque no sean apropiados para funcionar como brigadas de búsqueda y salvamento, puedan, no obstante, participar en las operaciones de búsqueda y salvamento a través de Cartas de Acuerdos Operacionales.

212.135 Equipos y suministros de búsqueda y salvamento

(a) El PSAR debe proveer a toda brigada de búsqueda y salvamento bajo su dependencia, del equipo apropiado para localizar en forma rápida el lugar de un accidente y prestar ayuda adecuada en dicho lugar.

(b) El PSAR debe asegurar que:

(1) toda brigada de búsqueda y salvamento cuente con medios rápidos y seguros para comunicarse en ambos sentidos con otras instalaciones o personal que estén involucradas en una determinada Misión SAR;

(2) toda aeronave de búsqueda y salvamento debe estar equipada con lo necesario para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de socorro y en la frecuencia utilizada en el lugar del suceso, así como en las demás frecuencias que puedan prescribirse;

(3) toda aeronave de búsqueda y salvamento debe estar equipada con un dispositivo para efectuar la localización electrónica por referencia a las frecuencias de socorro.

Nota 1.- *Los requisitos relativos al equipamiento con transmisores de localización de emergencia (ELT) figuran en el Anexo 6, Partes I, II y III.*

Nota 2.- *Las especificaciones de los ELT figuran en el Anexo 10, Volumen III.*

(4) toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas debe estar equipada de modo que pueda comunicarse con barcos

Nota.- *muchos barcos pueden comunicarse con aeronaves en las frecuencias de 2 182 kHz, 4 125 kHz, y 121,5 MHz y 123,1 MHz. Sin embargo, normalmente los barcos no están a la escucha de estas frecuencias, en particular las de 121,5 MHz y 123,1 MHz. Los barcos están a la escucha del canal 16 (156,8 MHz), la frecuencia internacional de socorro, seguridad y llamada marítima*.

(c) El PSAR, excepto en los casos en que se sepa que no va a ser necesario proporcionar suministros a los supervivientes desde el aire, debe asegurar que por lo menos, una de las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento debe contar con equipos adecuados para lanzar suministros de supervivencia.

(d) El PSAR debe almacenar, en instalaciones apropiadas, equipo de supervivencia convenientemente empaquetado para ser lanzado desde aeronaves.

Capítulo C – Cooperación y coordinación

212.201 Cooperación y coordinación entre proveedores de servicios SAR

(a) El PSAR a través de Cartas de Acuerdo establecidas, dentro del marco jurídico establecido y siempre que fuera necesario, debe coordinar sus operaciones con los proveedores de búsqueda y salvamento vecinos; especialmente cuando estas operaciones estén próximas a Regiones de Búsqueda y Salvamento adyacentes.

(b) El PSAR debe elaborar planes y procedimientos comunes de búsqueda y salvamento para facilitar la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento con las de los PSAR vecinos.

(c) En base a las Cartas de Acuerdo suscritas, todo PSAR debe permitir la entrada inmediata en su territorio de brigadas de búsqueda y salvamento de otros PSAR para la búsqueda del lugar donde se hubiere producido un accidente de aviación y para el salvamento de los supervivientes de dicho accidente.

(d) Las autoridades de un PSAR que necesiten que sus brigadas de búsqueda y salvamento entren en la Región de Búsqueda y Salvamento de otro PSAR para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, deben solicitar una autorización en base a los acuerdos suscritos por sus respectivas autoridades, informando todos los detalles de la misión planeada y la necesidad de realizarla al centro coordinador de salvamento del PSAR interesado.

(e) Las autoridades de los PSAR afectados:

(1) deben acusar recibo inmediatamente de la solicitud mencionada; e

(2) indicar lo antes posible, en qué condiciones, de imponerse alguna, podrá emprenderse la misión planeada.

(f) El PSAR debe estar autorizado a:

(1) solicitar a otros PSAR toda la ayuda que considere necesaria, incluso aeronaves, personas o equipo;

(2) gestionar y obtener todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, embarcaciones, personas o equipo a su territorio;

(3) coordinar las medidas necesarias con las autoridades respectivas (cancillería, aduaneras, inmigración u otras instituciones que fueren necesarias), con objeto de facilitar dicha entrada; y

(4) prestar ayuda, cuando se le solicite, incluidos aeronaves, personas o equipos que sea necesario.

(g) El PSAR mediante cartas de acuerdo operacional podrá autorizar a sus centros coordinadores de salvamento a prestar ayuda, cuando se les solicite, a otros centros coordinadores de salvamento, incluso ayuda en forma de aeronaves, personas o equipo.

(h) Los PSAR que sean adyacentes deben organizar la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que participen sus RCC, RSC y brigadas de búsqueda y salvamento, de otros Estados y los explotadores, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento.

(i) Los PSAR, en base a los acuerdos suscritos, deben disponer lo necesario para la realización de visitas periódicas del personal de sus centros coordinadores de salvamento (RCC) y subcentros de salvamento (RSC) y brigadas de búsqueda y salvamento, a los centros de los PSAR vecinos, para establecer contacto entre ellos.

212.205 Cooperación y coordinación con otros servicios

(a) El PSAR debe disponer lo necesario para que todas las aeronaves, embarcaciones y servicios e instalaciones locales que no formen parte de la organización de búsqueda y salvamento, cooperen ampliamente con éstos y presten toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación.

(b) Todo personal de un organismo externo al PSAR que, en atención a disposiciones, convenios o cartas de acuerdo suscritas esté habilitado a intervenir en misiones de búsqueda y salvamento, debe estar debidamente instruido, capacitado y certificado para las actividades que le sea asignada según lo estipulado en Capítulo B 212.115 (k) y (l), y Capítulo D 212.315 (a) (1), (2) y (3).

(c) El PSAR debe establecer mecanismos de cooperación estrecha entre la autoridad aeronáutica y otros Organismos competentes para proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y eficientes posible.

(d) El PSAR debe cooperar con los servicios encargados de la investigación de accidentes y con los que tienen a su cargo la atención de las víctimas del accidente.

(e) A fin de ayudar a la investigación de accidentes, las brigadas de salvamento deben ir acompañadas, cuando sea posible, de una persona capacitada para efectuar investigaciones de accidentes de aviación o dichas brigadas estar capacitadas para tomar las acciones iniciales hasta la llegada de los encargados de investigación.

(f) El PSAR debe establecer acuerdos para coordinaciones con los organismos pertinentes para asegurar que los procedimientos aplicados en las dependencias SAR son compatibles técnica y operacionalmente para casos de operaciones conjuntas en operaciones de búsqueda y salvamento y ejercicios de capacitación.

(g) El PSAR debe establecer con los ATSP procedimientos de coordinación compatibles técnica y operacionalmente.

(h) El PSAR debe establecer con los METP y con otros organismos involucrados en detección de desastres naturales, un acuerdo que cubra, entre otras cosas, información sobre:

(1) actividad volcánica;

(2) actividad sismológica; y

(3) otros fenómenos meteorológicos que puedan conducir a activaciones del servicio de búsqueda y Salvamento.

(i) El PSAR debe coordinar con el punto de contacto de búsqueda y salvamento (SPOC) disponible durante las 24 horas del día para la recepción y acuse de recepción de los datos de alerta de socorro Cospas- Sarsat que asegure la notificación oportuna al RCC competente para la iniciación de las actividades adecuadas de respuesta de búsqueda y salvamento conforme lo establecido en el inciso (g). El SPOC designado en la FIR La Paz, es el ACC La Paz.

212.210 Difusión de información

(a) El PSAR debe publicar y difundir toda la información necesaria para la entrada en su Región de Búsqueda y Salvamento de las brigadas de búsqueda y salvamento de otros PSAR, o bien debe incluir esta información en las Cartas de Acuerdo de los Servicios de Búsqueda y Salvamento establecidos entre los proveedores SAR afectados.

(b) Cuando la información de esa índole pueda favorecer la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, el PSAR debe facilitar, por conducto de los centros coordinadores de salvamento o por otros medios, información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento.

(c) El PSAR, en la medida que sea conveniente y posible, debe difundir entre el público en general; a las autoridades encargadas de la respuesta de emergencia y otros organismos públicos o privados, información de contacto cuando existan motivos para creer que una aeronave en situación de emergencia requiera una respuesta general de emergencia.

Capítulo D - Requisitos operacionales

212.301 Información preparatoria

(a) El PSAR debe asegurar que sus Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) habilitados, dispongan en todo momento, rápida y fácilmente, con respecto a su Región de Búsqueda y Salvamento (SRR); de información al día sobre los siguientes puntos:

(1) brigadas de búsqueda y salvamento; sub centros de salvamentos y puestos de alertas disponibles;

(2) dependencias de los servicios de tránsito aéreo;

(3) medios de comunicación que puedan utilizarse en las operaciones de búsqueda y salvamento;

(4) directorio con direcciones y números de teléfonos de todos los explotadores, o de sus representantes designados que llevan a cabo operaciones en la región;

(5) todo servicio público y privado, incluido auxilios médicos y medios de transporte, que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento;

(6) acceso a base de datos actualizados del Registro Oficial de Balizas de emergencias de 406 MHz. registrados en el país.

(b) Asimismo, el PSAR debe asegurar que sus Centros Coordinadores de Salvamento (RCC) y Subcentros de Salvamento (RSC) habilitados dispongan rápida, eficiente y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento, incluso la información relativa a:

(1) la ubicación, señales distintivas, horas de servicio y frecuencias de todas las radioestaciones que puedan ser utilizadas en apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento;

(2) la ubicación y horas de servicio de las estaciones que mantengan escucha de radio y las frecuencias escuchadas;

(3) lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia;

(4) objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire;

(5) la posición, rumbo y velocidad de las aeronaves que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro; y

(6) cuando la región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, la posición, rumbo y velocidad de los barcos que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro.

212.305 Planes de operaciones

(a) Todo Centro Coordinador de Salvamento (RCC) habilitado por un PSAR debe disponer de un Manual SAR (MANSAR) que contenga planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento en su región de búsqueda y salvamento (SRR) como lo estipula en 212.110 (b);

(b) El PSAR debe elaborar los planes operacionales conjuntamente con los representantes de los explotadores y otros servicios públicos o privados que puedan ayudar a proporcionar servicios de búsqueda y salvamento o beneficiarse de los mismos, teniendo en cuenta que el número de supervivientes podría ser considerable;

(c) El PSAR debe asegurar que los planes operacionales contemplen un plan de procedimientos conjuntos con otros organismos públicos o privados para la atención de Operaciones de Salvamento a Gran Escala (MRO). Véase el Apéndice 3 de este Reglamento.

(d) El PSAR debe establecer en el plan operacional, procedimientos conjuntos con los representantes de los explotadores para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. En el Apéndice 3 de este reglamento se presenta una guía para la elaboración de dicho plan.

(e) El PSAR debe especificar en los planes operacionales, las medidas adoptadas para el mantenimiento y el abastecimiento de combustible de las aeronaves, embarcaciones y vehículos utilizados en las operaciones de búsqueda y salvamento, con inclusión de los facilitados por otros PSAR.

(f) El PSAR debe asegurar que los planes operacionales incluyan detalles relativos a las decisiones que habrán de tomar las personas que participen en la búsqueda y salvamento, con respecto a:

(1) la forma en que deben efectuarse las operaciones de búsqueda y salvamento en la región de que se trate;

(2) la utilización de los sistemas e instalaciones de comunicaciones disponibles;

(3) las acciones que deben de tomarse conjuntamente con otros centros coordinadores de salvamento;

(4) el procedimiento para alertar a las aeronaves en ruta;

(5) los deberes y prerrogativas de las personas asignadas a las operaciones de búsqueda y salvamento;

(6) la posible redistribución del equipo que pueda ser necesaria a causa de las condiciones meteorológicas o de otra naturaleza;

(7) los métodos para obtener información esencial concerniente a las operaciones de búsqueda y salvamento, tales como informes y pronósticos meteorológicos, NOTAM apropiados, etc.;

(8) los métodos para obtener de otros centros coordinadores de salvamento la asistencia que pueda necesitarse, con inclusión de aeronaves, personas o equipo;

(9) los métodos para obtener la aprobación que permita que las brigadas de búsqueda y salvamento de un Estado que presta asistencia entren en el territorio del Estado del RCC;

(10) los métodos para ayudar a las aeronaves de búsqueda y salvamento y otras aeronaves a avanzar hacia la aeronave en peligro; y

(11) las acciones cooperativas que deban realizarse conjuntamente con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y otras autoridades interesadas para prestar asistencia a una aeronave de la que se sepa o sospeche que es objeto de interferencia ilícita.

(g) El PSAR debe integrar, los Manuales SAR (MANSAR) en los planes de emergencia de aeropuertos cuando así lo acuerden los proveedores del servicio SAR y de aeropuertos y lo consideren necesario a fin de proporcionar servicios de salvamento en las inmediaciones de los aeródromos.

(h) El PSAR debe asegurar que los Manuales SAR (MANSAR) incluyen procedimientos especiales para casos de conflictos armados de conformidad con el Convenio de Ginebra de 1949 y el Protocolo I adicional a dicho Convenio.

(i) El PSAR debe incluir en los Planes de Operaciones, medidas especiales para registrar y proteger evidencias que puedan servir posteriormente para la investigación de accidentes.

212.310 Brigadas de búsqueda y salvamento

(a) El PSAR debe asegurar que las brigadas de búsqueda y salvamento bajo su coordinación:

(1) tienen conocimiento de todas las partes de los planes de operaciones establecidos en 212.305 (a) y que sean necesarias para llevar a cabo eficazmente sus obligaciones; y

(2) mantengan informado al centro coordinador de salvamento acerca de su estado de preparación.

(b) El PSAR debe:

(1) tener preparado el número requerido de instalaciones de búsqueda y salvamento; y

(2) disponer de provisiones adecuadas de raciones, medicamentos, dispositivos para señales y demás equipos de supervivencia y salvamento.

212.315 Formación profesional y ejercicios

(a) A fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el PSAR debe establecer un plan de formación profesional para:

(1) la formación e instrucción de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios periódicos de búsqueda y salvamento, así como del personal de otras organizaciones involucradas, por acuerdos, en tareas de búsqueda y salvamento, según lo establece el Capítulo B, Sección 212.115 (k) de este reglamento;

(2) la calificación de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios periódicos de búsqueda y salvamento, así como del personal de otras organizaciones involucradas, por acuerdos, en tareas de búsqueda y salvamento; que incluyan tanto entornos terrestres como marítimos, según proceda, que contengan elementos de búsqueda y salvamento, y se encuentren alejados de un aeródromo.

Nota.- La necesidad de instrucción y ejercicios periódicos puede graduarse en función de la frecuencia de las respuestas reales de búsqueda y salvamento que demuestren una actuación satisfactoria y eficaz.

(3) la titulación, certificado o diploma de su personal de búsqueda y salvamento, así como, del personal de otras organizaciones involucradas por acuerdos, a tareas de búsqueda y salvamento. (Ver Capítulo B, Sección 212.115 (l)).

(b) El PSAR debe establecer un Plan anual de instrucción a fin de dar cumplimiento a lo establecido en 212.115 (k) en el cual estarán incluidos ejercicios:

(1) de comunicaciones;

(2) de coordinación; y

(3) en el terreno.

(c) El PSAR deberá mantener registros detallados de la instrucción inicial, periódica o especializada impartida al personal de los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC), Sub-Centros coordinadores de Salvamento (RSC) así como de otras instituciones u organizaciones involucradas que son parte de los acuerdos de búsqueda y salvamento. Los registros deben contener el calendario de instrucción, el contenido del programa de instrucción en SAR, la planificación de los cursos y los resultados de la instrucción.

212.320 Lugar del accidente y restos de las aeronaves

(a) El PSAR debe asegurarse de que el personal de búsqueda y salvamento que pueda tener que intervenir en el lugar del accidente de una aeronave esté capacitado para la gestión de riesgos de salud ocupacional.

Nota.- En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc 9756) y en la Circular 315 — Riesgos en los lugares de accidentes de aviación figuran orientaciones relativas a prácticas eficaces de salud ocupacional en los lugares de accidentes de aviación.

(b) Todo PSAR en coordinación con las autoridades de investigación de accidentes debe encargarse de que los restos que queden de un accidente de aviación que haya tenido lugar dentro de su territorio o en zonas de soberanía indeterminada, dentro de las regiones de búsqueda y salvamento de su jurisdicción, sean retirados, destruidos o señalados en las cartas al terminarse la investigación del accidente, si su presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión a las operaciones de búsqueda y salvamento ulteriores.

Capítulo E - Procedimientos operativos

212.401 Información relativa a las emergencias

(a) Toda persona, SPOC designado o cualquier miembro del PSAR que tenga razones para creer que una aeronave se halla en una emergencia, debe proporcionar inmediatamente toda la información de que disponga al centro coordinador de salvamento pertinente.

(b) Inmediatamente después de recibir la información relativa a la aeronave en emergencia, los centros coordinadores de salvamento del PSAR deben evaluar dicha información y considerar el alcance de las operaciones necesarias según el plan operacional.

(c) Cuando la información relativa a la aeronave en emergencia no proceda de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, el centro coordinador de salvamento debe determinar a cuál fase de emergencia corresponde la situación y aplicar los procedimientos pertinentes a esta fase.

212.405 Procedimientos para los centros coordinadores de salvamento durante las fases de emergencia

(a) Fase de incertidumbre

Al producirse una fase de incertidumbre, el centro coordinador de salvamento debe prestar su máxima cooperación a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y demás organismos y servicios adecuados, a fin de que los informes que se reciban sean rápidamente evaluados.

(b) Fase de alerta

Al producirse una fase de alerta, el centro coordinador de salvamento debe alertar inmediatamente a las brigadas de búsqueda y salvamento e iniciar el desarrollo del plan de operaciones.

(c) Fase de peligro

Al producirse una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento debe:

(1) disponer inmediatamente de las brigadas de búsqueda y salvamento, de acuerdo con el plan de operaciones correspondiente;

(2) averiguar la posición de la aeronave, calcular el grado de incertidumbre de esa posición y, de acuerdo con esta información y las circunstancias, determinar la extensión del área de búsqueda;

(3) notificar al explotador, siempre que sea posible, y mantenerlo al corriente de los sucesos;

(4) notificar a otros centros coordinadores de salvamento cuya ayuda probablemente se requerirá o que puedan estar interesados en la operación;

(5) notificar a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por aquélla;

(6) solicitar prontamente a las aeronaves, otros servicios no incluidos específicamente en el plan de operaciones correspondiente y que puedan prestar asistencia, que:

(i) se mantengan a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro, del equipo de radio de supervivencia o de un ELT;

Nota.- las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Anexo 10, Volumen III, para los ELT son 121,5 MHz y 406,0-406,1 MHz. El plan de asignación de canales de 406 MHz de CospasSarsat figura en el documento C/S T.012 de Cospas-Sarsat.

(ii) ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro; y

(iii) informen de cualquier acontecimiento al centro coordinador de salvamento;

(7) con la información que se disponga, elaborar un plan de acción detallado para llevar a cabo la operación de búsqueda y salvamento necesaria y comunicar dicho plan a las otras autoridades que se encuentran directamente involucradas a la realización de dichas operaciones o partes de ella;

(8) adecuar según sea necesario y de acuerdo con la condición de las circunstancias, el plan de acción detallado;

(9) notificar a las autoridades de investigación de accidentes competentes; y

(10) notificar al Estado de matrícula de la aeronave.

(d) Se debe seguir el orden en que se describen esas medidas, a menos que las circunstancias requieran obrar de otro modo.

(e) En el caso de que se declare una fase de emergencia con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca, y que pueda estar en una, dos o más regiones de búsqueda y salvamento, el PSAR se debe asegurar que se cumpla con lo siguiente:

(1) cuando se notifique a un centro coordinador de salvamento que existe una fase de emergencia y éste no sepa si otros centros han tomado las medidas apropiadas, debe asumir la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas de conformidad con 212.405 (a), (b) o (c) según corresponda. Paralelamente, debe consultar con los centros coordinadores de salvamento vecinos con el objeto de designar un centro coordinador de salvamento que asuma inmediatamente después la responsabilidad; y

(2) a menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros coordinadores de salvamento interesados, el centro coordinador de salvamento que haya de coordinar las actividades de búsqueda y salvamento debe ser el centro encargado de:

(i) la región en la que la aeronave notificó por última vez su posición; o

(ii) la región a la cual se dirigía la aeronave, si la última posición notificada estaba en la línea que separa dos regiones de búsqueda y salvamento; o

(iii) la región del punto de destino de la aeronave si ésta no estuviese equipada para comunicar por radio en ambos sentidos o no tuviese la obligación de mantener comunicación por radio; o

(iv) la región en que se encuentra el lugar del siniestro según el sistema Cospas-Sarsat.

(3) después de declararse la fase de peligro, el centro coordinador de salvamento que haya asumido la responsabilidad de coordinación general deberá informar a todos los centros coordinadores de salvamento que participan en la operación, de todas las circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes. Igualmente, todos los centros coordinadores de salvamento que participen en la operación deben notificar al centro coordinador de salvamento que ha asumido la responsabilidad general.

(f) Siempre que sea aplicable, el centro coordinador de salvamento responsable de las actividades de búsqueda y salvamento debe transmitir a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que sirva a la región de información de vuelo en que opera la aeronave, la información sobre las actividades de búsqueda y salvamento iniciadas, con objeto de que tal información pueda transmitirse a la aeronave.

212.410 Procedimientos cuando la responsabilidad de las operaciones corresponda a dos o más proveedores de servicios SAR

Cuando la dirección de las operaciones en la totalidad de la región de búsqueda y salvamento sea responsabilidad de más de un Estado contratante, cada uno de esos Estados involucrados deberá proceder de acuerdo con el plan de operaciones pertinentes cuando así lo solicite el centro coordinador de salvamento de la región.

212.415 Procedimientos para los responsables que dirigen las operaciones desde el lugar del suceso

El RCC debe asegurar que los funcionarios que estén a cargo de la dirección de las operaciones o de cualquier parte de ellas:

(1) deben dar instrucciones a las brigadas bajo su dirección e informar al centro coordinador de salvamento acerca de estas instrucciones; y

(2) mantengan informado al centro coordinador de salvamento acerca de los acontecimientos.

212.420 Procedimientos para la terminación o suspensión de las operaciones por parte de los centros coordinadores de salvamento

(a) El PSAR debe continuar las operaciones de búsqueda y salvamento, de ser posible, hasta que se haya llevado a todos los supervivientes a un lugar seguro o hasta que ya no exista esperanza razonable alguna de rescatar a los supervivientes.

(b) El PSAR debe asegurar que el centro coordinador de salvamento determine cuándo se suspenden las operaciones de búsqueda y salvamento, según lo estipule su respectivo MANSAR.

Nota.- El RCC puede solicitar información de otras autoridades estatales competentes durante el proceso de tomar una decisión respecto a concluir las operaciones SAR.

(c) El RCC cuando una operación de búsqueda y salvamento haya tenido éxito, o cuando considere que ya no existe una emergencia o recibe información en ese sentido, debe cancelar la fase de emergencia, concluir la operación de búsqueda y salvamento e informar inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activado o a los que se haya notificado.

(d) Si una operación de búsqueda y salvamento se vuelve irrealizable y el centro coordinador de salvamento concluye que aún podría haber supervivientes, el centro debe suspender temporalmente las actividades en el lugar del siniestro hasta que cambie la situación e informar inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activado o a los que se haya notificado. La información pertinente que se obtenga posteriormente deberá ser evaluada y reanudarse las operaciones de búsqueda y salvamento si se justifica y es viable.

212.425 Procedimientos en la escena del siniestro

(a) Cuando múltiples instalaciones y servicios participan en las operaciones de búsqueda y salvamento en el lugar del siniestro, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento designe a una o más brigadas al lugar del siniestro para que coordinen todas las actividades a fin de garantizar la seguridad y eficacia de las operaciones aéreas, teniendo en cuenta las capacidades de las instalaciones y servicios en cuestión y los requisitos operacionales.

(b) Cuando un piloto/pilota al mando observe que otra aeronave se halla en situación de peligro, debe, de ser posible, a menos que lo considere ilógico o innecesario:

(1) no perder de vista la aeronave en peligro hasta que sea ineludible dejar el lugar del siniestro o el centro coordinador de salvamento le comunique que su presencia ya no es necesaria;

(2) determinar la posición de la aeronave en peligro;

(3) según proceda, dar cuenta al centro coordinador de salvamento o a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de toda la información que pueda obtener respecto a los siguientes datos:

(i) tipo de aeronave en peligro, su identificación y condición;

(ii) su posición, expresada en coordenadas geográficas o reticulares o en distancia y rumbo verdadero desde un punto de referencia bien designado o desde una radioayuda para la navegación;

(iii) hora en que se ha verificado la observación, expresada en horas y minutos de tiempo universal coordinado (UTC);

(iv) número de personas observadas;

(v) si se ha visto a personas abandonar la aeronave en peligro;

(vi) si se han recibido u observado señales de socorro, incluidas transmisiones de baliza de socorro;

(vii) condiciones meteorológicas en el lugar del siniestro;

(viii) condición física aparente de las personas supervivientes;

(ix) la mejor ruta posible de acceso por tierra a la escena del siniestro; y

(x) posición y descripción de cualquier otra aeronave o embarcación en el área que pueda prestar asistencia;

(4) proceder de acuerdo con las instrucciones del centro coordinador de salvamento o la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

(c) Si la primera aeronave que llega a la escena del siniestro no es una aeronave de búsqueda y salvamento, la misma debe hacerse cargo de las actividades que hayan de llevar a cabo en el lugar todas las demás aeronaves que acudan con posterioridad, hasta que la primera aeronave de búsqueda y salvamento llegue a la escena del siniestro. Si, mientras tanto, dicha aeronave no puede establecer comunicación con el correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debe transferir, de común acuerdo, la dirección de las operaciones a una aeronave que pueda establecer y mantener dichas comunicaciones, hasta que llegue la primera aeronave de búsqueda y salvamento.

(d) Cuando sea necesario que una aeronave transmita información a las personas supervivientes o a las brigadas de salvamento de superficie y no se disponga de comunicación en ambos sentidos, debe lanzar, siempre que sea posible, un equipo de comunicaciones que permita establecer contacto directo o transmitir la información lanzando un mensaje impreso.

(e) Cuando se haya hecho una señal terrestre, la aeronave debe indicar si ha comprendido o no la señal usando los métodos descritos en 212.425 (d) o, si ello no fuera posible, haciendo la señal visual.

(f) Cuando una aeronave deba dirigir hacia el lugar donde se halle una aeronave en peligro, debe efectuarlo transmitiendo instrucciones precisas con cualquiera de los medios de que disponga. Si no puede establecerse comunicación por radio, la aeronave debe emitir la señal visual apropiada.

Nota.- Las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el apéndice y en el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR), Volumen III — Medios móviles (Doc 9731).

(g) Cuando transporte un dispositivo para medir la deriva real en la superficie de conformidad con 212.135 (b), la aeronave de búsqueda y salvamento debería dejar caer el dispositivo tan pronto como llegue a la escena del accidente.

Nota.- El despliegue de un dispositivo de este tipo contribuirá a la exactitud en la planificación del área de búsqueda y, por lo tanto, a minimizar los tiempos de búsqueda.

(h) Cuando un piloto/pilota al mando de una aeronave capte una trasmisión de socorro, de ser posible, deberá:

(1) acusar recibo de la trasmisión de socorro;

(2) anotar la posición de la aeronave en peligro, si aquella ha sido suministrada;

(3) tomar una marcación sobre la trasmisión;

(4) informar al correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la llamada de la aeronave, dándole toda la información disponible;

(5) a criterio del piloto o la pilota, mientras espera instrucciones dirigirse hacia la posición del siniestro; y

(6) intentar establecer comunicación con la persona o las personas en peligro.

(i) Cuando el piloto/a esté a la escucha de la frecuencia 121,5 MHz e intercepte la transmisión de una baliza de socorro, deberá también:

(1) anotar, y comunicar tan pronto como sea posible, la posición donde se recibió por primera vez la transmisión;

(2) no alterar ningún ajuste de silenciador en la radio de la aeronave; y

(3) si es factible, mantenerse a la escucha de la frecuencia hasta que cese la señal e informar de ello al centro coordinador de salvamento o a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo competente.

Nota.- Mantener el ajuste existente de silenciador del momento en que se recibe la transmisión por primera vez hasta que cesa la señal proporciona a los centros coordinadores de salvamento la posible ubicación más precisa de la baliza de socorro.

(j) Los procedimientos descriptos en los párrafos (b) al (g) de esta sección sean incluidos en la AIP en la parte GEN 3.6 Servicios de Búsqueda y Salvamento además de aquellos procedimientos que estime pertinentes**.**

212.430 Señales de búsqueda y salvamento

(a) Las señales visuales aire a superficie y superficie a aire que figuran en el Apéndice 4 se deben utilizar con el significado que en él se indica. Se debe utilizar solamente para los fines indicados, y no usarse ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

(b) Al observar cualquiera de las señales indicadas en el Apéndice 4, las aeronaves deben proceder de conformidad con la interpretación que de la señal se da en el Apéndice citado.

(c) El RCC se debe asegurar que las señales de búsqueda y salvamento descriptas en el Apéndice 4 de este Reglamento estén descritas en la AIP en la parte GEN 3.6 Servicios de Búsqueda y Salvamento.

212.435 Señales en tierra para maniobras de aeronaves

El PSAR debe asegurar que las señales en tierra utilizadas para guiar las maniobras de las aeronaves en misiones de búsqueda y salvamento sean las establecidas en la RAB 91, Parte I, Apéndice B – Señales.

212.440 Registros

(a) El centro coordinador de salvamento debe llevar un registro y cuadros estadísticos en que se dé cuenta de la eficiencia de las operaciones realizadas por la organización de búsqueda y salvamento de su región.

(b) El centro coordinador de salvamento debe preparar el informe final sobre las operaciones de búsqueda y salvamento efectuadas en su región. Estos informes deben comprender toda observación pertinente con respecto a los procedimientos usados y acerca del equipo de emergencia y supervivencia e incluir sugerencias respecto al mejoramiento de dichos procedimientos y equipo. Aquellos informes que probablemente sean de interés para otros Estados, deben enviarse a la OACI para fines informativos y para su divulgación en la forma oportuna a través de la AAC.

Apéndice 1 – Guía para la Elaboración del Manual descriptivo de organización PSAR (MADOR)

En el caso de un Proveedor de Servicios de Búsqueda y Salvamento PSAR, el Manual del Proveedor SAR (MADOR) debe contener un manual o conjunto de manuales y/o referencias documentales que evidencien como mínimo que la organización ha desarrollado e implementado los siguientes aspectos:

1. ORGANIZACIÓN

1.1. marco legal: Base normativa nacional e internacional que faculta y rige las funciones del PSAR.

1.2. descripción de la estructura organizativa y organigrama: Representación gráfica de la jerarquía de la organización, líneas de mando y de comunicación interna.

1.3. misión, visión: Declaración de los objetivos estratégicos y el propósito del proveedor del servicio.

1.4. posiciones de los funcionarios: Definición de los roles clave dentro de la estructura administrativa y de gestión.

1.5. títulos, certificados: Requisitos formales de competencia de la organización y sus directivos.

1.6. cartas de acuerdos nacionales e internacionales: Listado y estado de los convenios, acuerdos de coordinación y cartas de entendimiento de alcance nacional e internacional.

2. OPERATIVA

2.1. descripción de la estructura operativa: Organización funcional de los centros (ej. RCC, RSC) y los turnos de trabajo.

2.2. descripción de la Región de Búsqueda y Salvamento: límites geográficos, sectores de responsabilidad y características topográficas/meteorológicas de la zona asignada.

2.3. servicios, designación y funciones SAR: Detalle de los servicios específicos que se prestan y las responsabilidades asignadas.

2.4. coordinaciones con otros proveedores de búsqueda y/o salvamento: Procedimientos de enlace operativo con otros prestadores de servicios de búsqueda y/o salvamento.

2.5. coordinaciones internacionales necesarias: Protocolos de comunicación y actuación conjunta con centros de control de misiones (MCC) o RCC de estados vecinos.

2.6. coordinaciones con otros organismos públicos o privados que puedan apoyar el desarrollo de los servicios SAR: procedimientos de apoyo con fuerzas armadas, policía, bomberos, defensa civil o entidades privadas.

2.7. coordinación con unidades internas de la AAC: Canales institucionales con las áreas de aeronavegación, licencias o inspección de la Autoridad de Aviación Civil.

2.8. descripción de las posiciones operativas, sean fijas o temporales, descripción de los puestos del personal SAR: Funciones, tareas y responsabilidades detalladas de cada miembro del personal SAR en turno.

2.9. horas de operación: Especificación del régimen de disponibilidad del servicio.

3. TÉCNICA

3.1. procesos de preparación, aprobación, enmiendas, archivo, control de copias y difusión de las documentaciones: Procesos sistemáticos para la preparación, revisión, aprobación, enmiendas, archivo, control de copias y difusión de toda la documentación e información del PSAR.

3.2. gestión de intercambio de la información: Protocolos para la transmisión segura, oportuna y trazable de datos operativos y mensajes de emergencia.

3.3. planes de contingencia: Procedimientos operativos estandarizados (SOP) ante fallas de energía, degradación de sistemas de comunicación, desastres naturales o situaciones de fuerza mayor.

4. RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN

4.1. políticas y procedimientos de la organización referentes a recursos humanos: Directrices institucionales sobre perfiles de cargo y gestión del talento humano.

4.2. política de fomento del profesionalismo: Estrategias para incentivar la ética, la disciplina y los altos estándares de desempeño en el servicio de salvamento.

4.3. programas de formación, calificación, titulación, registros y ejercicios SAR: Cursos iniciales, recurrentes y especializaciones obligatorias, planificación y ejecución de simulacros parciales, generales y de escritorio.

4.4. programas de gestión de riesgos: Identificación de peligros y mitigación de riesgos asociados a la fatiga del personal, errores operativos y seguridad en las misiones.

4.5. programas de mejora continua: Auditorías internas, retroalimentación post-incidente y optimización de procesos.

4.6. programas de evaluación de competencia del personal SAR: Criterios y metodologías para evaluar periódicamente las aptitudes técnicas y operativas del personal SAR.

5. SISTEMAS Y EQUIPOS

5.1. registro y conservación de base de datos: Almacenamiento, respaldo y tiempo de retención de los registros de misiones.

5.2. sistemas de comunicación: Inventario y descripción de los equipos de radiocomunicación (HF, VHF, UHF, Satelital), líneas telefónicas dedicadas

Apéndice 2 – Guía para la Elaboración del Manual SAR (MANSAR)

El Manual SAR (MANSAR) debe contener como mínimo, lo siguiente:

1. Carátula
2. Acto de aprobación
3. Contenido
   a) Generalidades
      1) Finalidad: Definición del propósito fundamental del MANSAR en el contexto del servicio de búsqueda y salvamento.
      2) Alcance: Ámbito de aplicación legal, técnico y operativo del manual (personal, dependencias y organismos involucrados).
      3) Funciones: Descripción general de las atribuciones y competencias del sistema SAR.
      4) Estructura organizativa: Descripción y organigrama institucional del servicio SAR.
   b) Definiciones y abreviaturas
      1) Definiciones; y
      2) Abreviaturas.
   c) Estructura de la región de búsqueda y salvamento
      1) Límites: Coordenadas geográficas y fronteras políticas que delimitan la región de responsabilidad.
      2) Sub Regiones: División interna y delimitación de las subregiones de búsqueda y salvamento (SRS), si aplican.
   d) Servicios SAR
      1) Búsqueda: Procedimientos para la localización de aeronaves y sobrevivientes.
      2) Salvamento: Procedimientos para el rescate y provisión de auxilio inmediato.
      3) Escolta: Asistencia técnica y guiado de aeronaves en emergencia en vuelo.
      4) Asesoramiento médico: Coordinación de asistencia médica y evacuación sanitaria (MEDEVAC).
   e) Sistemas y equipos: Inventario, ubicación, alcance técnico y disponibilidad de:
      1) Sistemas y equipos disponibles para búsquedas;
      2) Sistemas y equipos disponibles para salvamento;
      3) Sistemas y equipos disponibles para escolta; y
      4) Sistemas y equipos disponibles para asesoramiento médico.
   f) Estructura operativa
      1) Centros coordinadores de salvamento;
      2) Subcentros coordinadores de salvamento;
      3) Puestos de alerta; y
      4) Brigadas SAR.
   g) Posiciones, deberes y atribuciones operacionales
      1) Director/Gerente/Jefe/Administrador Nacional SAR;

2) Coordinador de Aeronaves;

3) Coordinador de Misión de Búsqueda y Salvamento;

4) Coordinador en el lugar del siniestro; y

5) Brigadas SAR.

h) Planes operacionales

1) Planes para atender emergencias originadas por los servicios de tránsito aéreo (ATS);

2) Planes para atender emergencias originadas por sistema Cospas-Sarsat;

3) Planes para atender emergencias originadas por puestos de alertas;

4) Planes para atender emergencias originadas por los servicios meteorológicos (MET); y

5) Planes para atender emergencias originadas por otras fuentes.

6) Medidas especiales para registrar y proteger evidencias que puedan servir posteriormente para la investigación de accidentes.

i) Planes operacionales especiales

1) Plan de operación de salvamento en conflictos bélicos; y

2) Plan de operación por catástrofes naturales.

j) Procedimientos para la terminación o suspensión de las operaciones

k) Procedimientos de coordinación y cooperación nacional e internacional

l) Procedimientos específicos para la coordinación civil-militar

m) Procedimientos especiales conjuntos con los explotadores de aeronaves y otras organizaciones para operaciones de salvamento a gran escala

n) Programas para mejorar y optimizar el servicio.

o) Programas para reducir los problemas sistémicos y aplicación de metodologías de gestión de riesgos para la mejora de la respuesta SAR y del rendimiento del Sistema SAR.

p) Programas de capacitación, formación y mantenimiento de niveles operacionales

1) Programa de capacitación básica;

2) Programa de capacitación avanzada;

3) Programas de capacitación recurrente.

4) Programa de titulación y certificación.

Apéndice 3 – Guía para la Elaboración del Plan de Operaciones de Salvamento a Gran Escala (MRO)

PLAN DE OPERACIONES DE SALVAMENTO A GRAN ESCALA Y ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES

Sección A – Propósito

El presente Apéndice sobre el Manual de salvamento a gran escala y asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares constituye un documento cuyos textos se consolidan como una herramienta con la intención de aclarar y de servir de guía a los Proveedores de Servicio SAR de los Estados miembros del SRVSOP y para el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Secciones 212.305 (c) y (d).

El presente Apéndice está basado en el Documento 9973 “Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares” de la OACI, por lo que se recomienda su estudio y análisis.

Sección B – Alcance

El alcance está orientado a los siguientes aspectos:

1. Proporcionar una ayuda a los Proveedores de Servicios SAR, para la correcta interpretación del requisito de la Secciones 212.305 (c) y (d);
2. Proporcionar lineamientos básicos de como cumplir de una manera aceptable con los requisitos antes listados;
3. Un proveedor de servicios SAR, en coordinación con explotadores de aeronaves, operadores de aeródromos y terceras partes pueden utilizar métodos alternos de cumplimiento, siempre que dichos métodos sean aceptables a la AAC; y
4. Se insta a la comunidad aeronáutica la conformación de un Comité para operaciones de salvamento a gran escala a fin de que todos los estamentos involucrados puedan organizarse en un grupo homogéneo a fin de enfrentar este tipo de suceso.

Sección C – Consideraciones generales

Un accidente de aviación es un suceso inesperado y generalmente catastrófico. La preocupación por las personas que han experimentado sufrimiento y pérdidas como consecuencia de accidentes de aviación ha suscitado crecientes esfuerzos dentro del sector aeronáutico por determinar medios para atender de manera oportuna a las necesidades de las víctimas y de sus familiares.

En su 32° período de sesiones la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) examinó el asunto de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares adoptando la Resolución A32-7, en la que se declaró, entre otras cuestiones, que:

1. El Estado del suceso debería ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil;
2. Los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil tienen la función de notificar y asistir a sus familiares;
3. Es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que estos ocurran, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmitan rápidamente a otros Estados contratantes y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;
4. la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI, contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;
5. Los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

6. El transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;
7. Los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca o del origen nacional de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y
8. La atención del público seguirá concentrándose en las acciones investigadoras de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil.

Sección D - Contenido mínimo de un plan de operaciones a gran escala

El Manual de salvamento de operaciones a gran escala y de asistencia a víctimas de accidentes debe contener, como mínimo:

1. Principios generales
   a) Acto de aprobación;
   b) Finalidad;
   c) Alcance;
   d) Organización y estructura; y
   e) Funciones básicas del sistema.
2. Definiciones y abreviaturas
   a) Definiciones; y
   b) Abreviaturas.
3. Gestión y apoyo del plan
   a) Coordinación general y coordinadores;
   b) Integrantes del plan;
   c) Cartas de acuerdo nacionales; y
   d) Carta de acuerdos regionales.
4. Planes operacionales
   a) Salvamento a gran escala,
      1) Sistemas y equipos disponibles para salvamento;
   b) Atención a víctimas de accidentes,
      1) Sistemas y equipos disponibles para atención a víctimas, y
      2) Posiciones, deberes y atribuciones operacionales;
   c) Coordinador general;
   d) Coordinadores de áreas;
   e) Explotadores de aeródromos;
   f) Explotadores de líneas aéreas;
   g) Personal FAL;
   h) Personal AIG;
   i) Organismos del Estado;
   j) Explotadores;
   k) Organismos privados; y

l) Voluntarios.

5. Procedimientos para la terminación o suspensión de las tareas
6. Procedimientos de coordinación
7. Programas
   a) Programa de formación, capacitación, titulación/ diploma a voluntarios auxiliares; y
   b) Programa de desarrollo de ejercicios.

Sección E - Comité para operaciones de salvamento a gran escala

En coordinación con otras autoridades implicadas en la atención de emergencias aeronáuticas, sean públicas o privadas, el PSAR debe promover la conformación de un Comité para este tipo de operaciones a fin de armonizar las operaciones necesarias para la atención de estos casos.

Un comité puede fácilmente articular las coordinaciones necesarias en el lugar del suceso como en áreas externas.

Apéndice 4 – Señales de Búsqueda y Salvamento

1. Señales dirigidas a embarcaciones

1.1. Las siguientes maniobras ejecutadas en sucesión por una aeronave significan que ésta desea dirigir una embarcación hacia una aeronave o embarcación en peligro:

a) describir un círculo alrededor de la embarcación, por lo menos una vez;

b) volar a baja altura cruzando el rumbo de la embarcación, y**:**

1) alabeando las alas; o

2) abriendo y cerrando el mando de gases; o

3) cambiando el paso de la hélice.

Nota.- Debido al alto nivel del ruido a bordo de las embarcaciones, las señales sonoras indicadas en 2) y 3) son menos eficaces que la señal visual indicada en 1) y se consideran como medios alternativos de llamar la atención.

c) seguir la dirección que quiera indicarse a la embarcación.

1.1.1. La repetición de estas maniobras tendrá el mismo significado.

1.2. Las siguientes maniobras ejecutadas por una aeronave significan que ya no se necesita la ayuda de la embarcación a la cual se dirige la señal:

a) volar a baja altura cruzando la estela de la embarcación cerca de la popa; y

1) alabeando las alas; o

2) abriendo y cerrando el mando de gases; o

3) cambiando el paso de la hélice.

Nota 1.- Las embarcaciones pueden responder de la siguiente forma a las señales que se indican en 1.1:

- Para acusar recibo de las señales:

1) izar el “gallardete de código” (rayas rojas y blancas verticales) de cerca (significa que se ha comprendido);

2) transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras “T” en código Morse;

3) cambiar de rumbo para seguir a la aeronave.

- Para indicar la imposibilidad de cumplir:

1) Izar la bandera internacional “N” (cuadrados azules y blancos);

2) transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras “N” en código Morse.

Nota 2.- Véase la Nota correspondiente a 1.1.b), 3).

2. Código de señales visuales de tierra a aire

2.1. Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por los supervivientes

Num.	Mensaje	Símbolo del código
1	Necesitamos ayuda	V
2	Necesitamos ayuda medica	X
3	No o negativo	N

4	Si o afirmativo	Y
5	Estamos avanzando en esta dirección	↑

2.2. Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por las brigadas de salvamento

Num.	Mensaje	Símbolo del código
1	Operación terminada	LLL
2	Hemos hallado a todos los ocupantes	LL
3	Hemos hallado solo algunos ocupantes	++
4	No podemos continuar. Regresaremos a la base	XX
5	Nos hemos dividido en dos grupos. Cada uno se dirige en el sentido indicado	
6	Se ha recibido información de que la aeronave está en esta dirección	→→
7	No hemos hallado nada. Continuaremos la búsqueda	NN

2.3. Los símbolos tendrán 2,5 m (8 ft) de longitud por lo menos y se procurará que sean lo más llamativos posible.

Nota 1.- Los símbolos pueden hacerse con cualquier material, como, por ejemplo: tiras de tela, pedazos de paracaídas, pedazos de madera, piedras o cualquier otro material similar; marcando los símbolos sobre el terreno con los pies o mediante manchas de aceite.

Nota 2.- Puede llamarse la atención hacia las señales antedichas por cualquier otro medio como la radio, luces de bengala, humo y luz reflejada.

3. Señales de aire a tierra

3.1. Las señales siguientes hechas por una aeronave significan que se han comprendido las señales de tierra:

a) durante las horas de luz diurna:

1) alabeando las alas de la aeronave; y

b) durante las horas de oscuridad:

1) emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave o, si no se dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.

3.2. La ausencia de la señal antedicha indica que no se ha comprendido la señal de tierra.