

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 196-2018-MTC/12

Lima, 21 de febrero del 2018

VISTO: El informe N° 0102-2018-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción;

CONSIDERANDO:

Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, siendo competente para aprobar y modificar las Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP, conforme lo señala el literal c) del artículo 9° de la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y el artículo 2° de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No. 050-2001-MTC;

Que, con Resolución Directoral N° 266-2012-MTC/12, del 25 de agosto de 2012, se aprobó el texto original de la RAP 312 "Búsqueda y Salvamento";

Que, el artículo 7° del citado Reglamento, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil pondrá en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las RAP con una antelación de quince días calendario;

Que, en cumplimiento del referido artículo, mediante Resolución Directoral N° 065-2018-MTC/12, del 18 de enero de 2018, se aprobó la difusión a través de la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del texto del proyecto de modificación de la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 312 "Búsqueda y Salvamento";

Que, la modificación propuesta está referida, principalmente, a la incorporación en la RAP 312 de la Enmienda 18 del Anexo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, según ha sido indicado en la resolución directoral antes citada;

Que, durante el período de difusión no han sido recibidos comentarios, siendo procedente expedir el acto que apruebe la modificación de la RAP 312 - Nueva Edición;

Que, el texto de modificación de la RAP 312 cuenta con las opiniones favorables de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones, la Dirección de Seguridad Aeronáutica y la Asesoría Legal, otorgadas mediante memoranda N° 052-2018-MTC/12.07, N° 3232-2017-MTC/12.04 y N° 075-2018-MTC/12.LEG, respectivamente; y la opinión favorable de la Dirección de Regulación y Promoción otorgada con el Informe N° 0102-2018-MTC/12.08;

De conformidad con la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC y estando a lo opinado por la Dirección de Regulación y Promoción;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Aprobar el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 312 "Búsqueda y Salvamento", Nueva Edición, el cual forma parte integrante de la presente resolución y en consecuencia, dejar sin efecto la Resolución Directoral N° 266-2012-MTC/12, del 25 de agosto de 2012 que aprobó el texto original de la citada RAP.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

Regulaciones Aeronáuticas del Perú

RAP 312

Búsqueda y salvamento

Nueva Edición

*Referencia: Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento
Anexo 12 (OACI) Búsqueda y Salvamento
(Octava Edición, Enmienda 18 – Julio del 2007)*

INDICE**CAPÍTULO 1 GENERALIDADES**

- 1.1 Aplicación.
- 1.2 Autoridad responsable.
- 1.3 Definiciones.

CAPÍTULO 2 ORGANIZACIÓN

- 2.1 Servicios de búsqueda y salvamento.
- 2.2 Regiones de búsqueda y salvamento.
- 2.3 Centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento.
- 2.4 Comunicaciones de búsqueda y salvamento.
- 2.5 Brigadas de búsqueda y salvamento.
- 2.6 Equipo de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO 3 COOPERACIÓN

- 3.1 Cooperación entre Estados.
- 3.2 Cooperación con otros servicios.
- 3.3 Difusión de información.

CAPÍTULO 4 PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

- 4.1 Información preparatoria.
- 4.2 Planes de operaciones.
- 4.3 Brigadas de búsqueda y salvamento.

- 4.4 Formación profesional y ejercicios.

- 4.5 Restos de las aeronaves.

CAPÍTULO 5 PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES

- 5.1 Información relativa a las emergencias.
- 5.2 Procedimientos para los centros coordinadores de salvamento durante las fases de emergencia.
- 5.3 Reservado.
- 5.4 Procedimientos para las autoridades que dirigen las operaciones desde el lugar del suceso.
- 5.5 Procedimientos para la terminación y suspensión de las operaciones por parte de los centros coordinadores de salvamento.
- 5.6 Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accidente.
- 5.7 Procedimientos que debe seguir un piloto al mando que capte una transmisión de socorro.
- 5.8 Señales de búsqueda y salvamento.
- 5.9 Registros.

APÉNDICE A

Señales de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

1.1 Aplicación

1.1.1 Esta Regulación se aplica a todas las aeronaves civiles y del Estado que operen dentro del territorio nacional y en aquellas en que la República del Perú tenga jurisdicción por convenios internacionales o acuerdos regionales.

1.1.2 Las normas contenidas en esta regulación provienen del Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional – Convenio de Chicago y regulan el establecimiento, mantenimiento y operación de los servicios de búsqueda y salvamento, así como a la coordinación de dichos servicios con otros Estados.

1.2 Autoridad responsable

1.2.1 De conformidad con lo que establece la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 y su Reglamento, el Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea del Perú, es el órgano encargado de la organización y dirección de las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento destinadas a la ubicación de las aeronaves accidentadas o extraviadas y al socorro de sus tripulantes y pasajeros.

1.2.2 Para dicho efecto, el Ministerio de Defensa, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la DGAC, y el Ministerio del Interior, elaborarán un “Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento” que establezca las funciones y procedimientos operativos aplicables a los servicios de búsqueda y salvamento, de conformidad con las normas de la presente Regulación.

1.2.3 "En concordancia con las normas y facultades atribuidas por la Ley N° 27261 y su Reglamento, los inspectores de la DGAC tienen acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves, aeródromos, instalaciones de servicios de navegación aérea, hangares, organismos de mantenimiento reconocidos, talleres, plataformas, depósitos de combustible, oficinas de explotadores de servicios aéreos, zonas de manipulación de mercancías, organizaciones de instrucción aeronáutica y otros, según se requiera para el cumplimiento de sus funciones y responsabilidades. Asimismo, tienen acceso y pueden inspeccionar la documentación de aviación de acuerdo con sus funciones y responsabilidades, lo que incluye manuales, certificados, aprobaciones, autorizaciones, permisos, procedimientos, fichas técnicas,

legajos del personal y licencias del personal. Para efectos del mejor cumplimiento de sus funciones y para el ejercicio de la autoridad que les ha sido delegada, la DGAC otorga credenciales oficiales (carnet de inspector) para el personal de inspección".

1.3 Definiciones

Los términos indicados a continuación tendrán 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.

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

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 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.

Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC). Centro coordinador de salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento tanto aeronáuticos como marítimos.

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

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.

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.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la 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 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.

aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Puesto de alerta. Toda instalación destinada a servir de intermediaria entre una persona que notifica una emergencia y un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento.

Región de búsqueda y salvamento (SRR). Área de dimensiones definidas asociada a un

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.

Sistema COSPAS SARSAT. Sistema satelital proyectado para detectar balizas de socorro que transmiten en la frecuencia 406 Mhz.

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.

CAPÍTULO 2. ORGANIZACIÓN

2.1 Servicio de búsqueda y salvamento

2.1.1 La Fuerza Aérea del Perú debe disponer lo necesario para establecer y prestar el servicio de búsqueda y salvamento, asegurándose que se preste pronta asistencia a las personas en peligro. El servicio de búsqueda y salvamento debe prestarse las 24 horas del día y durante los 365 días del año.

2.1.1.1 Las partes de alta mar en las que se establezcan servicios de búsqueda y salvamento se deben determinar sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea. Se deben tomar las medidas para que los servicios que se establezcan en dichas partes o zonas se presten de acuerdo con las disposiciones de este reglamento.

Nota. — La frase “acuerdos regionales de navegación aérea” se refiere a los acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea.

2.1.1.2 Los componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento deben comprender: un marco jurídico, una autoridad competente, recursos organizados, instalaciones de comunicaciones y personal especializado en funciones de coordinación y operacionales.

2.1.1.3 Los servicios de búsqueda y salvamento deben establecer procedimientos para mejorar la prestación de los servicios, incluyendo los aspectos de planificación, arreglos de cooperación a nivel nacional e internacional, e Instrucción.

2.1.2 Al facilitar ayuda a las aeronaves en peligro y a los supervivientes se debe hacer prescindiendo de la nacionalidad o condición jurídica de las personas, o de las circunstancias en que se encuentren.

2.1.3 Se debe utilizar brigadas 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.

2.1.4 Cuando presten servicio en la misma zona, centros coordinadores de salvamento aeronáutico y marítimo independientes, se debe asegurar la más estrecha coordinación posible entre los mismos.

2.1.5 Se debe facilitar la necesaria compatibilidad y cooperación entre sus servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos.

2.1.6 Se deben establecer Centros Coordinadores de Salvamento Conjuntos (JRCC), para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo.

2.2 Regiones de búsqueda y salvamento

2.2.1 Se deben delimitar las regiones de búsqueda y salvamento en las cuales se presten los servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico. Dichas regiones no deben tener partes comunes y las regiones vecinas deben ser contiguas.

Nota 1. — Las regiones de búsqueda y salvamento se establecen para asegurar el suministro de una infraestructura de comunicaciones adecuada, un encaminamiento de las alertas de socorro eficiente y una coordinación operacional apropiada para apoyar eficazmente los servicios de búsqueda y salvamento. Los Estados limítrofes pueden cooperar para establecer servicios de búsqueda y salvamento dentro de una misma región SAR.

Nota 2. — La delimitación de las regiones de búsqueda y salvamento se determina basándose en consideraciones técnicas y operacionales y no guarda relación con la delineación de las fronteras entre Estados.

2.2.1.1 Las regiones de búsqueda y salvamento no debe ser menor que las correspondientes regiones de información de vuelo y, en el caso de las regiones sobre alta mar, con las regiones de búsqueda y salvamento marítimas.

2.3 Centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento

2.3.1 Se debe establecer un centro coordinador de salvamento en cada región de búsqueda y salvamento.

2.3.2 Todo centro coordinador de salvamento y, según corresponda, todo subcentro de salvamento debe estar dotado las 24 horas del día los 365 días del año, de personal debidamente capacitado y con dominio del idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas.

2.3.4 El servicio de búsqueda y salvamento debe asegurarse que el personal del RCC que participe en las comunicaciones radiotelefónicas, tenga conocimientos avanzados del idioma inglés.

2.3.5 En las zonas donde los servicios públicos de telecomunicaciones no permitan a las personas que observan una aeronave en peligro notificar al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento correspondiente en forma directa y rápida, se deben designar, como puestos de alerta,

centros adecuados de servicios públicos o privados.

2.4 Comunicaciones de búsqueda y salvamento

2.4.1 Todo centro coordinador de salvamento debe disponer de medios de comunicación, en ambos sentidos, rápidos y seguros con:

- (a) las dependencias de servicios de tránsito aéreo correspondientes;
- (b) los centros coordinadores de salvamento asociados;
- (c) las estaciones apropiadas, que facilitan marcaciones y posiciones en la región;
- (d) una estación de radio costera que pueda alertar a las embarcaciones que se encuentran en la región y comunicarse con ellas;
- (e) el puesto central de las brigadas de búsqueda y salvamento;
- (f) todos los centros coordinadores de salvamento marítimos de la región y los centros coordinadores de salvamento aeronáutico, marítimo o centros coordinadores de salvamento conjuntos de las regiones adyacentes;
- (g) una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica designada;
- (h) brigadas de búsqueda y salvamento;
- (i) puestos de alerta; y
- (j) el centro de control de misiones Cospas-Sarsat que preste servicios a la región de búsqueda y salvamento.

Nota. — Los centros coordinadores de salvamento marítimos están indicados en los documentos pertinentes de la Organización Marítima Internacional.

2.4.2 Cada subcentro de salvamento debe disponer de medios de comunicación rápidos y seguros con:

- a) los subcentros de salvamento adyacentes;
- b) una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica;

- c) las brigadas de búsqueda y salvamento; y
- d) los puestos de alerta.

2.5 Brigadas de búsqueda y salvamento

2.5.1 Se debe designar como brigadas de búsqueda y salvamento a elementos de los servicios públicos o privados que se encuentren debidamente situados y equipados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento.

2.5.2 Se deben designar como partes del Plan nacional 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.

2.6 Equipo de búsqueda y salvamento

2.6.1 Se debe proveer a toda brigada de búsqueda y salvamento del equipo apropiado para localizar en forma rápida el lugar de un accidente y prestar ayuda adecuada en dicho lugar.

2.6.2 Toda brigada de búsqueda y salvamento debe contar con medios rápidos y seguros para comunicarse en ambos sentidos con otras instalaciones de búsqueda y salvamento que intervengan en la operación.

2.6.3 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.

2.6.4 Toda aeronave de búsqueda y salvamento debe estar equipada con un dispositivo para efectuar la localización 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, de la Organización de Aviación Civil internacional.

Nota 2. — Las especificaciones de los ELT figuran en el Anexo 10, Volumen III, de la Organización de Aviación Civil internacional.

2.6.5 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. Sin embargo, normalmente los barcos no están a la escucha de estas frecuencias, en particular la de 121,5 MHz.

2.6.6 Toda aeronave de búsqueda y salvamento debe utilizar para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas deberá llevar un ejemplar del Código Internacional de Señales, a fin de superar las dificultades de idioma que puedan experimentarse en la comunicación con barcos.

Nota. — La Organización Marítima Internacional publica el Código Internacional de Señales en español, francés e inglés como documentos I994E, I995F e I996S.

2.6.7 Debe asegurarse que, por lo menos una de las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento transporte equipo lanzable de supervivencia, excepto en los casos en que se sepa que no va a ser necesario proporcionar suministros a los supervivientes desde el aire,

2.6.8 Se debe almacenar en los aeródromos, que se consideren apropiados, equipos de supervivencia, convenientemente empaquetados, para ser lanzados desde aeronaves.

CAPÍTULO 3. COOPERACIÓN

3.1 Cooperación entre Estados

3.1.1 Se deben coordinar las actividades de sus organizaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos.

3.1.2 Siempre que sea necesario, se debe coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos, especialmente cuando estas operaciones estén próximas a las regiones de búsqueda y salvamento adyacentes.

3.1.2.1 Se debe coordinar la elaboración de planes y procedimientos comunes de búsqueda y salvamento necesarios para facilitar la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos.

3.1.3 Con sujeción a las condiciones que prescriban otras autoridades nacionales, se debe coordinar para que se permita la entrada inmediata en territorio peruano de brigadas de búsqueda y salvamento de otros Estados para la búsqueda del lugar donde se hubiere producido un accidente de aviación y para el salvamento de los supervivientes de dicho accidente. La entrada de las Brigadas de búsqueda y salvamento peruanas en territorio de otro Estado se hará con sujeción a las condiciones que prescriba la autoridad competente de dicho Estado.

3.1.4 Cuando se requiera que brigadas de búsqueda y salvamento entren en territorio de otro Estado para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, se debe hacer la solicitud a dicho Estado dando todos los detalles de la misión planeada y de la necesidad de realizarla, al centro coordinador de salvamento del Estado interesado o a cualquier otra autoridad que designe ese Estado.

3.1.4.1 Cuando se reciba una solicitud del servicio de búsqueda y salvamento de otro Estado para ingresar a territorio peruano para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, se debe:

- a) acusar recibo inmediatamente de la solicitud mencionada, e
- b) indicar lo antes posible, en qué condiciones, de imponerse alguna, podrá emprenderse la misión planeada.

3.1.5 Se debe llegar a acuerdos con los servicios de búsqueda y salvamento de los Estados vecinos 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 otro Estado en territorio peruano. Estos acuerdos deben también prever la forma en que se facilitará la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades.

3.1.6 Se debe autorizar a los centros coordinadores de salvamento para que:

- a) soliciten de otros centros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluso aeronaves, barcos, personas o equipo;
- b) concedan todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, barcos, personas o equipo en su territorio; y
- c) convengan las medidas necesarias con las respectivas autoridades aduaneras, de inmigración y de otra clase con objeto de facilitar dicha entrada.

3.1.7 Se debe autorizar, siempre que sea posible, a los centros coordinadores de salvamento a prestar ayuda a otros centros coordinadores de salvamento, incluso ayuda en forma de aeronaves, barcos, personas o equipo.

3.1.8 Se debe organizar la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que participen las brigadas de búsqueda y salvamento, las de otros Estados y los explotadores, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento.

3.1.9 Se debe disponer lo necesario para la realización de visitas periódicas del personal de sus centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento a los centros de los Estados vecinos, para establecer contacto entre ellos.

3.2 Cooperación con otros servicios

3.2.1 Se debe disponer lo necesario para que todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales que no formen parte de la organización del servicio de búsqueda y salvamento, puedan cooperar ampliamente con éstos y presten toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación.

3.2.2 Se debe procurar que se logre la cooperación más estrecha posible entre las autoridades aeronáuticas y marítimas competentes para proporcionar los servicios de

búsqueda y salvamento en la forma más eficaz y eficiente posible.

3.2.3 Se debe procurar que los servicios de búsqueda y salvamento cooperen con los servicios encargados de la investigación de accidentes y con los que tienen a su cargo la atención de las víctimas del accidente.

3.2.4 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.

3.2.5 Se debe designar un punto de contacto de búsqueda y salvamento para la recepción de los datos de socorro Cospas-Sarsat.

3.3 Difusión de información

3.3.1 Se debe incluir toda la información necesaria para la entrada en el territorio nacional de las brigadas de búsqueda y salvamento de otros Estados, en los arreglos relativos a servicios de búsqueda y salvamento.

3.3.2 Cuando la información de esa índole pueda favorecer la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, los centros coordinadores de salvamento o por otros medios, deben facilitar información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento.

3.3.3 Siempre que sea conveniente y posible, se debe difundir entre el público en general y las autoridades encargadas de la respuesta de emergencia, información sobre las medidas que deben tomarse cuando existan motivos para creer que una aeronave en situación de emergencia pueda ser causa de inquietud pública o requiera una respuesta general de emergencia.

CAPÍTULO 4. PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

4.1 Información preparatoria

4.1.1 El centro coordinador de salvamento de la Fuerza Aérea del Perú (FAP) debe disponer en todo momento, rápida y fácilmente, de información al día sobre los siguientes puntos, con respecto a su región de información de vuelo:

- (a) brigadas de búsqueda y salvamento, subcentro de salvamento y puestos de alerta;
- (b) dependencias de los servicios de tránsito aéreo;
- (c) medios de comunicación que puedan utilizarse en las operaciones de búsqueda y salvamento;
- (d) direcciones y números de teléfono de todos los explotadores, o de sus representantes designados, que lleven a cabo operaciones en la región; y
- (e) todo servicio público y privado, incluido los auxilios médicos y medios de transporte, que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento.

4.1.2 El centro coordinador de salvamento de la FAP debe disponer rápida y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento, incluso la información relativa a:

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

- (c) lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia; y
- (d) objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire.

4.1.3 El centro coordinador de salvamento de la FAP, debe tener rápido acceso a la información relativa a la posición, rumbo y velocidad de los barcos que se encuentren dentro de dichas áreas y que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro, e información sobre la forma de ponerse en contacto con los mismos.

4.1.4 El servicio de búsqueda y salvamento debe efectuar de forma individual o en cooperación con otros Estados, establecer sistemas de notificación de barcos en cooperación con las autoridades marítimas o hacer arreglos para disponer de enlaces de comunicaciones con el sistema AMVER u otros sistemas regionales de notificación de barcos a fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar.

Nota. — AMVER es un sistema cooperativo internacional de notificación de barcos con cobertura mundial al que pueden interrogar todos los centros coordinadores de salvamento. Varios Estados contratantes también operan sistemas regionales de notificación de barcos.

4.2 Planes de operaciones

4.2.1 El centro coordinador de salvamento de la FAP debe preparar planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento en su región de búsqueda y salvamento.

4.2.2 Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben elaborar 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.

4.2.3 Los planes de operaciones deben especificar, en la medida de lo posible 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 Estados.

4.2.4 Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben contener detalles relativos a las acciones que habrán de realizar las personas que participen en la búsqueda y salvamento, incluidos:

- (a) la forma en que deban efectuarse las operaciones de búsqueda y salvamento en la región de que se trate;
- (b) la utilización de los sistemas e instalaciones de comunicaciones disponibles;
- (c) las acciones que habrán de realizarse conjuntamente con los centros coordinadores de salvamento de estados adyacentes;
- (d) el procedimiento para alertar a las aeronaves en ruta y a los barcos en el mar;
- (e) los deberes y prerrogativas de las personas asignadas a las operaciones de búsqueda y salvamento;
- (f) la posible redistribución del equipo que pueda ser necesaria a causa de las condiciones meteorológicas o de otra naturaleza;
- (g) los métodos para obtener información esencial concerniente a las operaciones de búsqueda y salvamento, tales como informes y pronósticos meteorológicos, NOTAM apropiados, etc.;
- (h) los métodos para obtener de otros los centros coordinadores de salvamento de estados adyacentes la asistencia que pueda

necesitarse, con inclusión de aeronaves, barcos, personas o equipo;

- (i) los métodos para ayudar a las aeronaves en peligro que se vean obligadas a efectuar un amaraje forzoso, a encontrarse con las embarcaciones;
- (j) los métodos para ayudar a las aeronaves de búsqueda y salvamento y otras aeronaves a avanzar hacia la aeronave en peligro; y
- (k) 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.

4.2.5 Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben integrarse en los planes de emergencia de aeropuertos a fin de proporcionar servicios de salvamento en las inmediaciones de los aeródromos, incluidos los aeródromos costeros y las zonas marítimas.

4.3 Brigadas de búsqueda y salvamento

4.3.1 Toda brigada de búsqueda y salvamento debe:

- (a) tener conocimiento de todas las partes de los planes de operaciones establecidos en 4.2 que sean necesarias para llevar a cabo eficazmente sus obligaciones; y
- (b) mantener informado al centro coordinador de salvamento de la FAP acerca de su estado de preparación.

4.3.2 El servicio de búsqueda y salvamento debe:

- (a) tener preparado el número requerido de instalaciones de búsqueda y salvamento; y
- (b) disponer de provisiones adecuadas de raciones, medicamentos, dispositivos para señales y demás equipo de supervivencia y salvamento.

4.4 Formación profesional y ejercicios

A fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el servicio de búsqueda y salvamento debe disponer lo necesario para la instrucción periódica de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de

ejercicios de búsqueda y salvamento adecuados.

4.5 Restos de las aeronaves

El servicio de búsqueda y salvamento debe encargarse de que los restos que queden de un accidente de aviación que haya tenido lugar dentro de su territorio o, en el caso de accidentes ocurridos en alta mar 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 5. PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES

5.1 Información relativa a las emergencias

5.1.1 Toda autoridad o cualquier elemento de la organización de búsqueda y salvamento 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 interesado.

5.1.2 Inmediatamente después de recibir la información relativa a la aeronave en emergencia, el centro coordinador de salvamento debe evaluar dicha información y considerar el alcance de las operaciones necesarias.

5.1.3 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 qué fase de emergencia corresponde la situación y aplicar los procedimientos pertinentes a esta fase.

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

5.2.1 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 lleguen sean rápidamente evaluados.

5.2.2 Fase de alerta

Al producirse una fase de alerta, el centro coordinador de salvamento debe alertar inmediatamente a las brigadas de búsqueda y salvamento y dará comienzo a las actividades necesarias.

5.2.3 Fase de peligro

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

- (a) disponer inmediatamente de las brigadas de búsqueda y salvamento, de acuerdo con el

plan de operaciones correspondiente;

- (b) 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;
- (c) notificar al explotador, siempre que sea posible, y tenerlo al corriente de los sucesos;
- (d) notificar a otros centros coordinadores de salvamento cuya ayuda probablemente se requerirá o que puedan estar interesados en la operación;
- (e) notificar a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por aquella;
- (f) pedir prontamente a las aeronaves, barcos, estaciones costeras y otros servicios no incluidos específicamente en el plan de operaciones correspondientes y que puedan prestar asistencia, que:
 - (1) se mantengan a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro, del equipo de radio de supervivencia o de un ELT;
 - (2) ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro; e
 - (3) informen de cualquier acontecimiento al centro coordinador de salvamento.

Nota.- Las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Anexo 10, Volumen III, DE LA Organización de Aviación Civil Internacional, para los ELT son 121,5 MHz y 406 MHz.

- (g) con la información de que disponga, elaborar un plan de acción detallado para llevar a cabo la operación de búsqueda y salvamento necesaria y comunicará dicho plan a las autoridades que se encuentran directamente a cargo de la realización de dicha operación;

- (h) modificar según sea necesario, de acuerdo con la condición de las circunstancias, el plan de acción detallado;
- (i) notificar a las autoridades de investigación de accidentes competentes; y
- (j) notificar al Estado de matrícula de la aeronave.

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

5.2.4 Iniciación de las actividades de búsqueda y salvamento con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca

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 de dos o más regiones de búsqueda y salvamento, se debe aplicar lo siguiente:

- (a) cuando se notifique a un centro coordinador de salvamento que existe una fase de emergencia y éste centro coordinador de salvamento no sepa si otros centros han tomado las medidas apropiadas, debe asumir la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas de conformidad con los procedimientos de la presente sección, y de consultar con los centros coordinadores de salvamento vecinos con el objeto de designar un centro coordinador de salvamento que asuma inmediatamente después la responsabilidad.
- (b) el centro coordinador de salvamento que haya de coordinar las actividades de búsqueda y salvamento será el centro encargado de:
 - (1) la región en la que la aeronave notificó por última vez su posición; o
 - (2) 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

- (3) 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

- (4) la región en que se encuentra el lugar del siniestro, según se determine mediante el sistema Cospas-Sarsat; y

- (c) después de declararse la fase de peligro, el centro coordinador de salvamento que haya asumido la responsabilidad de coordinación general debe informar a todos los centros coordinadores de salvamento que participen en la operación, de todas las circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes.

Igualmente, todos los centros coordinadores de salvamento que tengan conocimiento de alguna información relativa a la emergencia, la notificarán al centro coordinador de salvamento que ha asumido la responsabilidad general.

5.2.5 Transmisión de información a las aeronaves para las cuales se haya declarado una fase de emergencia

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.

5.3 Reservado

5.4 Procedimientos para las autoridades que dirigen las operaciones desde el lugar del suceso

Las autoridades que están inmediatamente a cargo de la dirección de las operaciones o de cualquiera de ellas:

- (a) deben dar instrucciones a las brigadas bajo su dirección e

informarán al centro coordinador de salvamento acerca de estas instrucciones; y

- (b) deben tener al corriente de los acontecimientos al centro coordinador de salvamento. .

5.5 Procedimientos para la terminación y suspensión de las operaciones por parte de los centros coordinadores de salvamento.

5.5.1 Las operaciones de búsqueda y salvamento deben continuar, 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.

5.5.2 El centro coordinador de salvamento debe ser el responsable de determinar cuándo se suspenden las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.5.3 Cuando una operación de búsqueda y salvamento haya tenido éxito, o cuando el centro coordinador de salvamento considere que ya no existe una emergencia o recibe información en ese sentido, se debe cancelar la fase de emergencia, se debe concluir la operación de búsqueda y salvamento y se debe informar inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activado o a los que se haya notificado.

5.5.4 Si una operación de búsqueda y salvamento se vuelve irrealizable y el centro coordinador de salvamento concluye que aún podría haber supervivientes, el centro coordinador de salvamento debe suspender temporalmente las actividades en el lugar del siniestro hasta que cambie la situación y debe 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 debe ser evaluada y se reanudarán las operaciones de búsqueda y salvamento si se justifica y es viable.

5.6 Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accidente

5.6.1 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 debe designar 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 y marítimas, teniendo en cuenta las capacidades de las instalaciones y servicios en cuestión y los requisitos operacionales.

5.6.2 Cuando el piloto al mando observe que otra aeronave o una embarcación se halla en situación de peligro, de ser posible debe:

- (a) no perder de vista la aeronave o embarcación 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;
- (b) determinar la posición de la aeronave o embarcación en peligro;
- (c) 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:
 - (1) tipo de embarcación o aeronave en peligro, su identificación y condición;
 - (2) 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;
 - (3) hora en que se ha verificado la observación, expresada en horas y minutos de tiempo universal coordinado (UTC);
 - (4) número de personas observadas;
 - (5) si se ha visto a los ocupantes abandonar la aeronave o embarcación en peligro;
 - (6) condiciones meteorológicas en el lugar del siniestro;
 - (7) condición física aparente de los supervivientes;

- (8) la mejor ruta posible de acceso por tierra al lugar del siniestro; y
- (d) proceder de acuerdo con las instrucciones del centro coordinador de salvamento o la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

5.6.2.1 Si la primera aeronave que llegue al lugar del accidente no es una aeronave de búsqueda y salvamento, se debe hacer 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 al lugar del accidente. Si, mientras tanto, dicha aeronave no puede establecer comunicación con el correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, transferirá, 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.

5.6.3 Cuando sea necesario que una aeronave transmita información a los supervivientes o a las brigadas de búsqueda y 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 transmitirá la información lanzando un mensaje impreso.

5.6.4 Cuando se haya hecho una señal terrestre, la aeronave debe indicar si ha comprendido o no la señal usando los métodos descritos en 5.6.3 o, si ello no fuera posible, haciendo la señal visual.

5.6.5 Cuando una aeronave deba dirigir una embarcación hacia el lugar donde se halle una aeronave o una embarcación en peligro, lo debe efectuar transmitiendo instrucciones precisas con cualquiera de los medios de que disponga. Si no puede establecerse comunicación por radio, la aeronave debe hacer la señal visual apropiada.

5.7 Procedimientos que debe seguir un piloto al mando que capte una transmisión de socorro

Cuando un piloto al mando de una aeronave capte una transmisión de socorro, de ser posible, el piloto debe:

- (a) acusar recibo de la transmisión de socorro;

- (b) anotar la posición de la aeronave o embarcación en peligro, si aquélla se ha dado;
- (c) tomar una marcación sobre la transmisión;
- (d) informar al correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la llamada de la aeronave o embarcación en peligro, dándole toda la información disponible; y
- (e) mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición dada en la transmisión.

5.8 Señales de búsqueda y salvamento

5.8.1 Las señales visuales aire a superficie y superficie a aire que figuran en el Apéndice A de esta Parte, se deben utilizar con el significado que en él se indica y solamente para los fines indicados, y no se debe usar ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

5.8.2 Al observar cualquiera de las señales indicadas en el Apéndice A de esta Parte, las aeronaves deben obrar de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.

5.9 Registros

5.9.1 Todo centro coordinador de salvamento debe llevar un registro en que se dé cuenta de la eficiencia de las operaciones realizadas por la organización de búsqueda y salvamento.

5.9.2 Todo centro coordinador de salvamento debe preparar dictámenes sobre las operaciones de búsqueda y salvamento efectuadas en su región. Estos dictámenes 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 de los dictámenes que probablemente sean de interés para otros Estados, deben enviarse a la OACI para fines informativos y para su divulgación en la forma oportuna.

APÉNDICE A

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.

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:

- 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.— 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.— 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

Núm.	Mensaje	Símbolo del código
1	Necesitamos ayuda	✓
2	Necesitamos ayuda médica	×
3	No o negativo	N
4	Sí 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

Núm.	Mensaje	Símbolo del código
1	Operación terminada	LLL
2	Hemos hallado a todos los ocupantes	LL
3	Hemos hallado sólo a algunos ocupantes	++
4	No podemos continuar. Regresamos 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:

— alabeando las alas de la aeronave;

b) durante las horas de oscuridad:

— 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.