



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACCWGSARTF5 — NE/06
12/09/24

Quinta Reunión del Grupo de Tarea de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/SAR/TF/5)
Ciudad de México, México, 23 al 27 de septiembre de 2024

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Asuntos Regionales y Mundiales de Búsqueda y Salvamento (SAR)

ADOPCIÓN DE LA ENMIENDA 19 AL ANEXO 12

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

En esta Nota se informa sobre la reciente adopción de la Enmienda 19 al Anexo 12 y se destacan ciertas partes relevantes para las operaciones y procedimientos SAR actuales.

Acción:	Se muestran en la Sección 3
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Comunicación a los Estados Ref. AN 15/1.4-24/23, de fecha 18 de abril de 2024, de la OACI

1. Introducción

1.1 La Comunicación a los Estados de la OACI Ref. AN 15/1.4-24/23, de fecha 18 de abril de 2024, informó a los Estados que el Consejo adoptó la Enmienda 19 a las Normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) del Anexo 12 - *Búsqueda y salvamento*, el 18 de marzo de 2024. La Enmienda 19 tiene una fecha de entrada en vigor del 28 de noviembre de 2024 y una fecha de aplicación del 26 de noviembre de 2026.

1.2 El Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento*, novena edición, julio de 2024, incorpora la enmienda 19 y ha sido publicado.

2. Antecedentes

2.1 La última vez que se modificó el Anexo 12, la Enmienda 18, fue en 2007. Si no se ha proporcionado a los servicios SAR nacionales una copia de la Enmienda 19 o de la Novena edición del Anexo 12, se recomienda que se contacte a la autoridad nacional de aviación civil para obtener esta información. El texto específico de la Enmienda 19 para su inclusión en el Anexo 12 se muestra en la Comunicación los Estados en las páginas 19 a 26 (**Adjunto**).

2.2 Los servicios SAR deberán considerar los pasos a seguir para implementar la Enmienda 19 del Anexo 12. Los cambios significativos incluyen:

- 2.3.6 Cada Centro de coordinación de salvamento (RCC) y, según corresponda, subcentro de salvamento mantendrán detalles de contacto actualizados en el Directorio de Control de la OPS.
- 2.3.7 Cada centro de coordinación de salvamento y, según corresponda, subcentro de salvamento suscribirá y mantendrá acceso a la ubicación de un repositorio de aeronaves en peligro (LADR).
- 2.6.9 Recomendación. – A partir del 26 de noviembre de 2026, cada aeronave de búsqueda y salvamento, cuando se utilice para búsqueda y salvamento en zonas marítimas, debería llevar un dispositivo que se pueda lanzar para medir la deriva real en la superficie.
- 3.2.5 en relación con el punto de contacto SAR de 24 horas para la recepción y acuse de recibo de los datos de alerta Cospas-Sarsat.
- 4.2.4 Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento contendrán detalles sobre las medidas que deberán adoptar quienes participen en la búsqueda y el salvamento, incluidos:
 - o i) a partir del 26 de noviembre de 2026, los métodos para obtener la aprobación que permita a las dependencias de búsqueda y salvamento de un Estado que preste asistencia para entrar en el territorio del Estado del RCC.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en este documento; y
- b) considerar las opiniones sobre la Enmienda 19 del Anexo 12 y, en particular, el texto destacado en el párrafo 2.2.

— — — — —



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-315-2008

Ref.: AN 15/1.4-24/23

18 de abril de 2024

Asunto: Adopción de la Enmienda 19 del Anexo 12

Tramitación: a) notificar toda desaprobación antes del 22 de julio de 2024; b) notificar el cumplimiento y cualquier diferencia antes del 28 de octubre de 2024¹; y c) considerar el uso del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar el cumplimiento y las diferencias

Señora/Señor:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la quinta sesión de su 231º período de sesiones, celebrada el 18 de marzo de 2024, el Consejo adoptó la Enmienda 19 de las *Normas y métodos recomendados internacionales, Búsqueda y salvamento* (Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). En el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>) se encuentran los textos de la enmienda y la resolución de adopción adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación, así como los demás documentos pertinentes.

2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 22 de julio de 2024 como fecha en que surtirá efecto, salvo por aquellas partes respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes haga constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 19, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024².

3. La Enmienda 19 se origina en las recomendaciones de:

- a) la sexta reunión del Grupo Experto en Operaciones de Gestión del Tránsito Aéreo (ATMOPSP/6) referidas al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS); y
- b) la 27ª reunión del Grupo de Trabajo Conjunto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional (OACI/OMI) sobre Armonización de Operaciones de Búsqueda y Salvamento Aeronáuticos y Marítimas (JWG-SAR/27) con relación a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SAR), los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

¹ El 26 de octubre de 2026 para las disposiciones referidas a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de SAR, los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

² El 26 de noviembre de 2026 para las disposiciones referidas a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de SAR, los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

4. La enmienda relativa al GADSS tiene por objetivo facilitar el contacto entre las dependencias de servicios de tránsito aéreo, los explotadores aéreos y los centros coordinadores de salvamento (RCC), y permitirá que los RCC reciban oportunamente notificaciones sobre la localización de una aeronave en peligro.

5. La enmienda relativa a la medición de la deriva apunta a incrementar las probabilidades de salvamento de sobrevivientes de accidentes aéreos proporcionando a los servicios de búsqueda y salvamento un modelo de deriva preciso y actualizado. Dicho modelo permite a los centros coordinadores de salvamento (RCC) determinar un punto de referencia y patrones de búsqueda iniciales con mayor precisión. La enmienda se complementó con otras enmiendas elaboradas por el JWG-SAR OACI/OMI que apuntan a mejorar los tiempos de respuesta de SAR, facilitar la asistencia de otros Estados durante operaciones SAR, reducir el riesgo para el personal SAR en el lugar del accidente, cerciorarse de que en la realización de ejercicios se tengan en cuenta tanto la fase de búsqueda como la fase de salvamento, y proporcionar mejor información a los centros coordinadores de salvamento, lo que reducirá la necesidad de consultas posteriores.

6. Los temas se presentan en la enmienda del Preámbulo del Anexo 12, que se reproduce en el adjunto A.

7. De conformidad con la resolución de adopción, me permito solicitarle que me comunique:

- a) antes del 22 de julio de 2024, si su Gobierno desea hacer constar su desaprobación con respecto a alguna parte de las enmiendas adoptadas de las normas y métodos recomendados (SARPS) incluidas en la Enmienda 19, utilizando el formulario que figura como adjunto B a la presente. Sólo es necesario hacer constar la desaprobación; si no hay respuesta, se dará por supuesto que no se desaprueba la enmienda;
- b) antes del 28 de octubre de 2024¹, utilizando el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) o el formulario que figura como adjunto C:
 - 1) las diferencias que puedan existir al 28 de noviembre de 2024² entre los reglamentos o métodos nacionales de su Gobierno y las disposiciones del Anexo 12 en su totalidad como queda modificado por todas las enmiendas incluida la Enmienda 19 y, posteriormente, cualquier otra diferencia que pueda surgir; y
 - 2) la fecha o fechas para las cuales su Gobierno habrá dado cumplimiento a las disposiciones de todo el Anexo 12 en su totalidad como queda modificado por todas las enmiendas incluida la Enmienda 19.

8. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 7 a), cabe señalar que la notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 19 o cualquiera de sus partes con arreglo al artículo 90 del Convenio no constituye notificación de diferencias en virtud de su artículo 38. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado, tal como se solicita en el párrafo 7 b) 1). A este respecto se recuerda que las normas internacionales de los Anexos tienen carácter vinculante condicional en la medida en que el Estado o Estados en cuestión no hayan notificado diferencias en virtud del artículo 38 del Convenio.

9. En relación con lo solicitado en el párrafo 7 b) precedente, cabe señalar también que la Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones (27 de septiembre – 6 de octubre de 2016), resolvió que debía alentarse a los Estados miembros a que utilicen el sistema EFOD para notificar las diferencias (véase la resolución A39-22). Actualmente, el sistema EFOD se encuentra en el sitio web de acceso restringido (<http://www.icao.int/usoap>) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), al cual tienen acceso todos los Estados miembros. Se le invita a que considere su utilización para notificar el cumplimiento y las diferencias.

¹ El 26 de octubre de 2026 para las disposiciones referidas a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de SAR, los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

² El 26 de noviembre de 2026 para las disposiciones referidas a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de SAR, los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

10. En la nota sobre la notificación de diferencias (adjunto D) se proporciona orientación sobre la determinación y notificación de diferencias. Puede evitarse reiterar detalladamente las diferencias ya notificadas, en caso de que sigan vigentes, declarando que siguen siendo válidas.

11. Le agradecería que también transmita copia de las notificaciones mencionadas en el párrafo 7 b) a la oficina regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

12. En la quinta sesión de su 204º período de sesiones, el Consejo pidió que, cuando se comunique a los Estados la adopción de enmiendas de Anexos, se les proporcione información sobre la aplicación y los textos de orientación existentes, así como una evaluación de sus repercusiones. Esto se presenta para su información en los adjuntos E y F, respectivamente. A su vez, el adjunto G presenta con iguales fines una reseña del proceso de aprobación de la Enmienda 19 del Anexo 12.

13. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la Enmienda 19 el 22 de julio de 2024, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

for Juan Carlos Salazar
Secretario General

Adjuntos:

- A — Enmienda del Preámbulo del Anexo 12
- B — Formulario de notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 19 del Anexo 12
- C — Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 12
- D — Nota sobre la notificación de diferencias
- E — Lista de tareas para la aplicación y reseña de los textos de orientación relacionados con la Enmienda 19 del Anexo 12
- F — Evaluación de las repercusiones de la Enmienda 19 del Anexo 12
- G — Reseña del proceso de aprobación de la Enmienda 19 del Anexo 12

ADJUNTO A a la comunicación AN 15/1.4-24/23

ENMIENDA DEL PREÁMBULO DEL ANEXO 12

Añádase lo siguiente al final de la Tabla A:

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema(s)</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
19	Sexta reunión del Grupo Experto en Operaciones de Gestión del Tránsito Aéreo (ATMOPSP/6); y 27ª reunión del Grupo de Trabajo Conjunto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional (OACI/OMI) sobre Armonización de las Operaciones de Búsqueda y Salvamento Aeronáuticos 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.	18 de marzo de 2024 22 de julio de 2024 28 de noviembre de 2024 26 de noviembre de 2026

**FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL
DE LA ENMIENDA 19 DEL ANEXO 12**

A: Secretario General
 Organización de Aviación Civil Internacional
 999 Robert-Bourassa Boulevard
 Montreal, Quebec
 CANADÁ H3C 5H7

(Estado) _____ por la presente desea desaprobación las partes siguientes de la Enmienda 19 del Anexo 12:

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si desea desaprobación la Enmienda 19 del Anexo 12 en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la sede de la OACI para el 22 de julio de 2024 a más tardar. Si no se hubiera recibido para esa fecha, se supondrá que no desaprueba la enmienda. **Si aprueba todas las partes de la Enmienda 19, no es necesario devolver el presente aviso de desaprobación.**
- 2) La presente notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 12, para lo cual es necesario enviar notificaciones por separado. (Véase el adjunto C)
- 3) Utilícense hojas adicionales en caso necesario.

NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS RESPECTO AL ANEXO 12
(Comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 19 inclusive)

A: Secretario General
 Organización de Aviación Civil Internacional
 999 Robert-Bourassa Boulevard
 Montreal, Quebec
 CANADÁ H3C 5H7

1. No existirán diferencias al _____ entre los reglamentos o métodos nacionales de **(Estado)** _____ y las disposiciones del Anexo 12, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 19 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al _____, entre los reglamentos o métodos de **(Estado)** _____ y las disposiciones del Anexo 12, incluida la Enmienda 19 [véase la Nota 2) a continuación].

Disposición del Anexo
(Indíquense los párrafos exactamente)

Detalles de la diferencia
(Describase la diferencia con claridad y concisión)

Observaciones
(Indíquense los motivos de la diferencia)

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario.)

3. En las fechas que se indican más abajo, (**Estado**) _____ habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 12, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 19, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

Disposición del Anexo
(Indíquense los párrafos exactamente)

Fecha

Comentarios

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario.)

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si el párrafo 1 fuera aplicable a su Estado, sírvase completarlo y devolver este formulario a la sede de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable en su caso, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y devolver este formulario a la sede de la OACI.
- 2) Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que sigan vigentes, declarando que siguen siendo válidas.
- 3) En la nota sobre la notificación de diferencias y en el *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) se proporciona orientación sobre la notificación de diferencias.
- 4) Rogamos enviar una copia de esta notificación a la oficina regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS

(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)

1. *Introducción*

1.1 El artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (“el Convenio”) prescribe que un Estado contratante notifique a la OACI cuando no cumple con una norma en todos sus aspectos, cuando no concuerda totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma, o cuando adopta reglamentaciones o métodos que difieren en algún aspecto particular de lo establecido por la norma.

1.2 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido de los Estados contratantes en cumplimiento del artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que la oportunidad y vigencia de tales notificaciones no son enteramente satisfactorias. Por consiguiente, se publica esta nota con el fin de reiterar el principal objetivo del artículo 38 del Convenio y facilitar la determinación y notificación de diferencias.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, estén informados sobre la reglamentación y las disposiciones nacionales en la medida en que difieran de las prescritas en las normas contenidas en los Anexos al Convenio.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas de todos los Anexos, como se describe en el párrafo 4 b) 1) de la Resolución de adopción.

1.5 Aunque en virtud del artículo 38 del Convenio no es necesario notificar las diferencias respecto a los métodos recomendados, la Asamblea ha instado a los Estados contratantes a que también hagan extensivas las consideraciones antedichas a los métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio.

2. *Notificación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS)*

2.1 La orientación a los Estados contratantes en cuanto a la notificación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS), solamente puede darse en términos muy generales. Además, se recuerda a los Estados contratantes que el cumplimiento de los SARPS generalmente va más allá de la publicación de reglamentos nacionales y requiere el establecimiento de arreglos prácticos para la aplicación, tal como el suministro de instalaciones, personal y equipo, así como mecanismos de aplicación eficaces. Los Estados contratantes deberían tener esos elementos en cuenta al determinar su cumplimiento y diferencias. Las categorías de diferencias que figuran a continuación se proporcionan a título de guía para determinar si existe una diferencia que debe notificarse:

- a) ***el requisito de un Estado contratante es más estricto o excede un SARP (Categoría A).***
Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son más exigentes que el SARP correspondiente, o imponen una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en el SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado contratante exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;

- b) *el requisito de un Estado contratante es de índole distinta o el Estado contratante ha establecido otros medios de cumplimiento (Categoría B) **. Esta categoría se aplica en particular cuando la reglamentación y los métodos nacionales son de índole distinta al SARP correspondiente, o cuando la reglamentación y los métodos nacionales difieren en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional; y
- c) *el requisito de un Estado contratante ofrece menos protección, se aplica parcialmente o no se aplica (Categoría C)*. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales ofrecen menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte; o cuando el Estado contratante no ha concordado plenamente sus prácticas con el SARP correspondiente.

Estas categorías no se aplican a “SARP no aplicable” (véase el párrafo a continuación).

2.2 **SARP no aplicable.** Cuando un Estado contratante considere que un SARP relativo a aeronaves, operaciones, equipo, personal o instalaciones y servicios de navegación aérea no es aplicable a las actividades aeronáuticas existentes en ese Estado, no será necesario notificar una diferencia. Por ejemplo, a un Estado contratante que no sea Estado de diseño ni de fabricación y que no cuente con reglamentación nacional sobre el asunto no se le exigiría que notifique las diferencias con respecto a las disposiciones del Anexo 8 relativas al diseño y construcción de aeronaves.

2.3 **Diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras.** El texto comprendido en un SARP incluye no sólo el SARP propiamente dicho, sino también los apéndices, tablas y figuras relacionados con el SARP. Por consiguiente, en virtud del Artículo 38, deben notificarse las diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras. Para notificar una diferencia con respecto a un apéndice, tabla o figura, los Estados deberían notificar una diferencia con respecto al SARP que hace referencia al apéndice, tabla o figura.

2.4 **Diferencias con respecto a las definiciones.** Los Estados contratantes deberían notificar las diferencias con respecto a las definiciones. La definición de un término utilizado en un SARP no tiene una categoría independiente, pero es parte esencial de cada SARP en el que se utiliza dicho término. Por consiguiente, una diferencia con respecto a la definición del término puede resultar en una diferencia respecto de cualquier SARP en el que se haya utilizado dicho término. A tal efecto, los Estados contratantes deberían tener en cuenta las diferencias con respecto a las definiciones al determinar el cumplimiento o las diferencias respecto a los SARPS en que se hayan utilizado dichos términos.

2.5 La notificación de diferencias no sólo debería hacerse con respecto a la última enmienda, sino con respecto a todo el Anexo, incluida dicha enmienda. En otras palabras, se pide a los Estados contratantes que hayan notificado diferencias con anterioridad, que proporcionen actualizaciones regulares de toda diferencia notificada previamente hasta que dicha diferencia deje de existir.

* La expresión “índole distinta u otros medios de cumplimiento” que figura en b) se aplicará a la reglamentación y método nacional con que se logra por otros medios el mismo objetivo que con el SARP correspondiente o que por otras razones fundamentales no puede incluirse en los incisos a) o c).

2.6 En el *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) figuran orientaciones adicionales sobre la identificación y notificación de diferencias, ejemplos de diferencias bien definidas y ejemplos de procesos y procedimientos modelo para la gestión de la notificación de diferencias.

3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias pueden notificarse mediante:

- a) el envío a la Sede de la OACI de un formulario de notificación de cumplimiento o de diferencias; o
- b) el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) en www.icao.int/usoap.

3.2 Al notificar las diferencias, debería proporcionarse la siguiente información:

- a) el número del párrafo o subpárrafo que contenga el SARP respecto al cual existe la diferencia*;
- b) los motivos por los cuales el Estado no cumple con el SARP o considera necesario adoptar reglamentaciones o métodos diferentes;
- c) una descripción clara y concisa de la diferencia; y
- d) las intenciones de cumplimiento en el futuro, así como la fecha para la cual su Gobierno prevé confirmar el cumplimiento con el SARP y eliminar la diferencia que se haya notificado con respecto a ese SARP.

3.3 Las diferencias notificadas se pondrán a disposición de otros Estados contratantes, normalmente tal como las haya notificado el Estado contratante. Con el objeto de que la información sea lo más útil posible, se solicita a los Estados contratantes asegurarse de que:

- a) las declaraciones sean lo más claras y concisas posible y se limiten a los puntos esenciales;
- b) la presentación de extractos de reglamentos nacionales no se considere suficiente a los fines de cumplir con la obligación de notificar diferencias; y
- c) se eviten los comentarios generales, así como acrónimos y referencias que sean poco claros.

* Esto se aplica únicamente cuando la notificación se hace de la manera indicada en 3.1 a).

LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN Y RESEÑA DE LOS TEXTOS DE ORIENTACIÓN RELACIONADOS CON LA ENMIENDA 19 DEL ANEXO 12

1. LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN

- 1.1 Medidas esenciales que deben tomar los Estados para aplicar la enmienda del Anexo 12:
- a) determinación del proceso reglamentario que se necesita para incorporar las disposiciones modificadas de la OACI en los reglamentos nacionales;
 - b) establecimiento de un plan nacional de implementación en el que se tengan en cuenta las disposiciones modificadas de la OACI;
 - c) redacción de las modificaciones de los reglamentos nacionales y medios de cumplimiento;
 - d) sanción oficial de los reglamentos nacionales y medios de cumplimiento;
 - e) notificación a la OACI de las diferencias nacionales que pudiera haber;
 - f) publicación de las diferencias importantes en la publicación de información aeronáutica (AIP), en su caso; y
 - g) instrucción del personal operacional en el uso de las nuevas disposiciones.

2. PROCESO DE NORMALIZACIÓN

- 2.1 Fecha en que surte efecto: 22 de julio de 2024
- 2.2 Fecha de aplicación: 28 de noviembre de 2024 [para los elementos relativos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS)] y 26 de noviembre de 2026 (para los elementos relativos a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SAR), los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.
- 2.3 Fecha/s de aplicación integrada/s: N/A

3. DOCUMENTOS DE APOYO

3.1 Documentos de la OACI

Título	Tipo (PANS/IT/Manual/Cir)	Fecha de publicación prevista
<i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc 9756)</i>	Manual	Disponible
<i>Manual del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) (Doc 10165)</i>	Manual	T3 2024
<i>Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR) (Doc 9731)</i>	Manual	T2 2025

3.2 **Documentos externos**

Título	Organización externa	Fecha de publicación
Ninguno		

4. **TAREAS DE ASISTENCIA PARA LA APLICACIÓN**

Tipo	Mundial	Regional
Sensibilización	Comunicación a los Estados	Talleres de búsqueda y salvamento

5. **PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP)**

5.1 No se prevén cambios en las preguntas del protocolo (PQ) (las existentes se consideran suficientes para abarcar las disposiciones actuales y las nuevas).

EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LA ENMIENDA 19 DEL ANEXO 12

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Enmienda 19 del Anexo 12 introduce elementos referidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) y elementos referidos a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SAR), los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

2. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 Enmienda referida al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS)

2.1.1 *Repercusiones en la seguridad operacional:* Positivas. Al facilitar la comunicación para dar aviso de aeronaves en peligro se posibilita una respuesta más veloz ante un aterrizaje forzoso, lo que mejora la gestión de los riesgos de seguridad operacional.

2.1.2 *Repercusiones económicas:* Insignificantes, tanto para los Estados como para la industria. El directorio de control OPS está a disposición de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y explotadores aéreos desde 2018 por internet, y no tiene costo para los Estados miembros, los explotadores aéreos, los ANSP o los centros coordinadores de respuesta.

2.1.3 *Repercusiones en la seguridad de la aviación:* No tiene.

2.1.4 *Repercusiones en el medioambiente:* No tiene.

2.1.5 *Repercusiones en la eficiencia:* No tiene.

2.1.6 *Plazo de implementación previsto:* Entre uno y dos años para que los Estados incorporen la enmienda en su reglamentación nacional y para permitir a la industria que modifique los procedimientos aplicables e instruya al personal correspondiente.

2.2 Enmienda relativa a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SAR), los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro

2.2.1 *Repercusiones en la seguridad operacional:* Positivas. Imprimir más urgencia al desplegar tecnología que puede mejorar la planificación de las búsquedas puede reducir la duración de las búsquedas. De igual manera, al dar a los centros coordinadores los medios para posibilitar que los recursos de los Estados cooperantes se activen para empezar a trabajar, y al darles además toda la información necesaria para trazar con precisión las coordenadas iniciales de búsqueda, puede esperarse que los tiempos de búsqueda se reduzcan. El tiempo que lleva encontrar a las víctimas es inversamente proporcional a las posibilidades de rescatarlas con vida. Exigir el acuse de recepción de los datos de alerta de situación de peligro de Cospas-Sarsat mejora la velocidad de respuesta de los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SPOC), favoreciendo las posibilidades de responder adecuadamente a los avisos de situación de peligro.

2.2.2 *Repercusiones económicas:* Costo insignificante para Estados e industria. Para los Estados, el costo corresponde a la vigilancia de la gestión del cambio y la verificación operacional permanente. Para la industria, las entidades SAR deberán adaptar su instrucción y procedimientos para abarcar contenidos más amplios. A su vez, es posible que los Estados deban adquirir dispositivos para medir la deriva y capacitar al personal para que los utilice. Se prevé que tales costos se vean compensados por los menores tiempos de búsqueda.

2.2.3 *Repercusiones en la seguridad de la aviación:* No tiene.

2.2.4 *Repercusiones en el medioambiente:* Positivas. Al reducir los tiempos de búsqueda se reducen las horas de vuelo o de navegación de las unidades de búsqueda y salvamento, con los consiguientes beneficios medioambientales por la reducción de emisiones nocivas.

2.2.5 *Repercusiones en la eficiencia:* No tiene.

2.2.6 *Plazo de implementación previsto:* Entre dos y cinco años para Estados e industria. Los plazos previstos de implementación se refieren a los procesos correspondientes, como la enmienda de la legislación, adquisición de equipo e instrucción del personal operacional afectado por las nuevas disposiciones.

ADJUNTO G a la comunicación AN 15/1.4-24/23

RESEÑA DEL PROCESO DE APROBACIÓN DE LA ENMIENDA 19 DEL ANEXO 12

Enmienda sobre	Fuente(s)	Examen preliminar de la ANC	Comunicación y fecha	Examen final de la ANC y WP núm.	Número de respuestas al efectuar el examen final	Adoptada En vigor Aplicable
Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS)	Sexta reunión del Grupo Experto en Gestión del Tránsito Aéreo (ATMOPSP/6)	15 de marzo de 2022 (ANC 219-8)	AN 13/13.1, AN 15/1.3, AN 13/2.5-22/47 27 de abril de 2022	16 de marzo de 2023 (ANC 222-5)	51 Estados contratantes 7 organizaciones internacionales Total: 58 respuestas	18 de marzo de 2024 22 de julio de 2024 28 de noviembre de 2024
Medición de la deriva, capacidad de respuesta de los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SAR), métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, realización de ejercicios y procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.	27ª reunión del Grupo de Trabajo Conjunto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional (OACI/OMI) sobre Armonización de Operaciones de Búsqueda y Salvamento Aeronáuticas y Marítimas (JWG-SAR/27)	15 de marzo de 2022 (ANC 219-7, 8 y 10)	AN 15/1.3-22/24 21 de abril de 2022	16 de marzo de 2023 (ANC 222-5)	54 Estados contratantes 3 organizaciones internacionales Total: 57 respuestas	18 de marzo de 2024 22 de julio de 2024 26 de noviembre de 2026

ENMIENDA NÚM. 19

DE LAS

**NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

ANEXO 12

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La enmienda del Anexo 12 que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **18 de marzo de 2024**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **22 de julio de 2024**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **28 de noviembre de 2024 y 26 de noviembre de 2026**, como se especifica en la resolución de adopción. (Véase la comunicación AN 15/1.4-24/23).

MARZO DE 2024

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**ENMIENDA 19 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

ANEXO 12 — *BÚSQUEDA Y SALVAMENTO*

RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el 18 de marzo de 2024 la Enmienda 19 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Búsqueda y salvamento*, que por conveniencia se designa como Anexo 12 al Convenio;
2. *Prescribe* el 22 de julio de 2024 como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes haya hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 28 de noviembre de 2024¹.
4. *Encarga al Secretario General:*
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores e inmediatamente después del 22 de julio de 2024 aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;
 - b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:
 - 1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 28 de noviembre de 2024¹ entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 28 de octubre de 2024², y que después de dicha fecha mantenga informada a la Organización acerca de otras diferencias que puedan surgir; y
 - 2) que antes del 28 de octubre de 2024² notifique a la Organización la fecha o las fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo según queda enmendado por la presente.
 - c) que invite a cada Estado contratante a que notifique, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados conforme al procedimiento especificado en b) anterior para las diferencias respecto a las normas.

¹ El **26 de noviembre de 2026** para las disposiciones referidas a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SAR), los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

² El **26 de octubre de 2026** para las disposiciones referidas a la medición de la deriva, la capacidad de respuesta de los SAR, los métodos para que otros Estados ayuden en las operaciones de SAR, la seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, la realización de ejercicios y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro.

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA 19 DEL ANEXO 12

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~

texto que ha de suprimirse

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de insertarse

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de sustituir al actual

**TEXTO DE LA ENMIENDA 19 DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

**ANEXO 12
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

...

CAPÍTULO 2. ORGANIZACIÓN

2.1 Servicios de búsqueda y salvamento

...

2.3 Centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento

...

2.3.6 Cada centro coordinador de salvamento y, cuando corresponda, subcentro de salvamento, mantendrá en el Directorio de Control OPS los datos de contacto actualizados.

2.3.7 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.

...

2.6 Equipo de búsqueda y salvamento

...

2.6.5 Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas estará equipada de modo que pueda comunicarse con barcos.

Nota.— Hasta el 25 de noviembre de 2026, 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.

Nota.— A partir del 26 de noviembre de 2026, muchos barcos pueden comunicarse con aeronaves en las frecuencias de 2 182 kHz, 4 125 kHz, 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.

2.6.6 Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas llevará 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.

...

2.6.9 **Recomendación.**— *A partir del 26 de noviembre de 2026, cada aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas debería transportar un dispositivo lanzable para medir la deriva real en la superficie.*

...

CAPÍTULO 3. COOPERACIÓN

3.1 Cooperación entre Estados

...

3.1.8 **Recomendación.**— *Hasta el 25 de noviembre de 2026, los Estados contratantes deberían organizar la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que participen sus brigadas de búsqueda y salvamento, las de otros Estados y los explotadores, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento.*

3.1.8 **Recomendación.**— *A partir del 26 de noviembre de 2026, los Estados contratantes deberían organizar la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que participen sus RCC, RSC y brigadas de búsqueda y salvamento, las de otros Estados y los explotadores, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento.*

...

3.2 Cooperación con otros servicios

...

3.2.5 *Hasta el 25 de noviembre de 2026, los Estados designarán un punto de contacto de búsqueda y salvamento para la recepción de los datos de socorro Cospas-Sarsat.*

3.2.5 *A partir del 26 de noviembre de 2026, los Estados designarán un punto de contacto de búsqueda y salvamento 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.*

...

CAPÍTULO 4. PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

...

4.1.2 **Recomendación.**— *Todo centro coordinador de salvamento debería disponer rápida y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento, incluso la información relativa a:*

...

- c) *lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia;*¹
- d) *objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire;*
- e) *a partir del 26 de noviembre de 2026, la posición, rumbo y velocidad de las aeronaves que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro; y*
- f) *a partir del 26 de noviembre de 2026, 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.*

4.1.3 **Recomendación.**— *Hasta el 25 de noviembre de 2026¹, Todo centro coordinador de salvamento cuya región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, debería 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.*

Nota.— *Esta información puede mantenerse en los centros coordinadores de salvamento, o bien se puede tener acceso a la misma rápida y fácilmente.*

Nota editorial.— *Vuélvanse a numerar los párrafos siguientes en consecuencia.*

...

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

...

- i) *a partir del 26 de noviembre de 2026, 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;*

Nota editorial.— *Vuélvanse a numerar los párrafos siguientes en consecuencia.*

...

¹ El párrafo 4.1.3 y su nota se eliminan a partir del 26 de noviembre de 2026.

4.4 Formación profesional y ejercicios

Hasta el 25 de noviembre de 2026, a fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, los Estados contratantes dispondrán lo necesario para la instrucción periódica de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento.

A partir del 26 de noviembre de 2026, a fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, los Estados contratantes dispondrán lo necesario para la instrucción ~~periódica~~ y los ejercicios ~~periódicos~~ de su personal de búsqueda y salvamento ~~y para la realización de ejercicios adecuados 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.

4.5 Restos de aeronaves

(Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026)

Recomendación.— *Todo Estado contratante debería 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,*

4.5 Lugar del accidente y ~~Restos~~ restos de aeronaves

(Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026)

4.5.1 Los Estados contratantes se cerciorarán 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.

4.5.2 **Recomendación.—** *Todo Estado contratante debería 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

...

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

...

5.2.3 Fase de peligro

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

...

- f) pedirá prontamente a las aeronaves, barcos, estaciones costeras y otros servicios no incluidos específicamente en el plan de operaciones correspondiente 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;

Nota.— Hasta el 25 de noviembre de 2026, las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Anexo 10, Volumen III, para los ELT son 121,5 MHz y 406,0 MHz.

Nota.— A partir del 26 de noviembre de 2026, 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 Cospas-Sarsat figura en el documento C/S T.012 de Cospas-Sarsat.

...

5.6 Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accidente²

...

5.6.2 Cuando el piloto/la pilota al mando observe que otra aeronave o una embarcación se halla en situación de peligro, deberá, de ser posible, a menos que lo considere ilógico o innecesario:

...

- 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:

...

- si se ha visto a ~~los ocupantes~~ personas abandonar la aeronave o embarcación en peligro;
- a partir del 26 de noviembre de 2026, si se han recibido u observado señales de socorro, incluidas transmisiones de baliza de socorro;
- condiciones meteorológicas en el lugar del siniestro;

² A partir del 26 de noviembre de 2026, la sección 5.6 llevará por título: 5.6 Procedimientos en la escena del siniestro

- condición física aparente de ~~los~~ las personas supervivientes;
- hasta el 25 de noviembre de 2026, la mejor ruta posible de acceso por tierra al lugar del siniestro; y
- a partir del 26 de noviembre de 2026, la mejor ruta posible de acceso por tierra a la escena ~~al lugar~~ del siniestro; y
- a partir del 26 de noviembre de 2026, posición y descripción de cualquier otra aeronave o embarcación en el área que pueda prestar asistencia; y

...

5.6.2.1 Hasta el 25 de noviembre de 2026, Si la primera aeronave que llegue al lugar del accidente no es una aeronave de búsqueda y salvamento, se hará 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.

5.6.2.1 A partir del 26 de noviembre de 2026, Si la primera aeronave que llegue a la escena del siniestro ~~al lugar del accidente~~ no es una aeronave de búsqueda y salvamento, se hará 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 ~~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~~ las personas supervivientes o a las brigadas de salvamento de superficie y no se disponga de comunicación en ambos sentidos, lanzará, siempre que sea posible, un equipo de comunicaciones que permita establecer contacto directo o transmitirá la información lanzando un mensaje impreso.

...

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

Nota.— *Hasta el 25 de noviembre de 2026, las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el Doc 9731, Volumen III.*

Nota.— *A partir del 26 de noviembre de 2026, las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el apéndice y en el Doc 9731, Volumen III Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR), Volumen III — Medios móviles (Doc 9731).*

...

5.6.6 Recomendación. — *A partir del 26 de noviembre de 2026, cuando transporte un dispositivo para medir la deriva real en la superficie de conformidad con 2.6.9, 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.*

...

5.7 Procedimientos que debe seguir un piloto/una pilota al mando que capte una transmisión de socorro
(Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026)

5.7 Procedimientos que debe seguir un piloto/una pilota al mando que capte una transmisión de socorro
(Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026)

5.7.1 Cuando un piloto/pilota al mando de una aeronave capte una transmisión de socorro, de ser posible, el piloto deberá:

...

- 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) a criterio del piloto o la pilota, mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición del siniestro ~~dada en la transmisión~~; y
- f) intentar establecer comunicación con la persona o las personas en peligro.

5.7.2 Cuando el piloto o la pilota esté a la escucha de la frecuencia 121,5 MHz e intercepte la transmisión de una baliza de socorro, deberá también:

- a) anotar, y comunicar tan pronto como sea posible, la posición donde se recibió por primera vez la transmisión;
- b) no alterar ningún ajuste de silenciador en la radio de la aeronave; y
- c) 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.*

...