



REPÚBLICA DE CUBA

Regulaciones Aeronáuticas Cubanas

RAC 12

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA
IACC



BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

RAC 12

TERCERA EDICIÓN - NOVIEMBRE 2024

INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA

[illegible]

Detalle de Enmiendas a la RAC 12			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobado
2 ^{da} Edición	Elaboración de las Regulaciones Aeronáuticas Cubanas (RAC).	– RAC 12 "Búsqueda y Salvamento".	Resolución 41/2007 3/12/2007
3 ^{ra} Edición	Incorpora Enmienda 19 Anexo 12 OACI	– 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.	Resolución 52/2024 3/10/2024

ÍNDICE		
CAPÍTULO I	DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	1-4
SECCIÓN PRIMERA	Definiciones	1
SECCIÓN SEGUNDA	Abreviaturas	4
CAPÍTULO II	GENERALIDADES	1-2
SECCIÓN PRIMERA	Introducción	1
SECCIÓN SEGUNDA	Principales misiones del sistema BSR	1
SECCIÓN TERCERA	Requisitos a cumplir por los centros y subcentros coordinadores de búsqueda y salvamento	2
CAPÍTULO III	ORGANIZACIÓN	1-5
SECCIÓN PRIMERA	Servicios de búsqueda y salvamento	1
SECCIÓN SEGUNDA	Regiones de búsqueda y salvamento	2
SECCIÓN TERCERA	Centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento	2
SECCIÓN CUARTA	Comunicaciones de búsqueda y salvamento	3
SECCIÓN QUINTA	Brigadas de búsqueda y salvamento	4
SECCIÓN SEXTA	Equipo de búsqueda y salvamento	4
CAPÍTULO IV	COOPERACIÓN	1-2
SECCIÓN PRIMERA	Cooperación entre estados	1
SECCIÓN SEGUNDA	Cooperación con otros servicios	1
SECCIÓN TERCERA	Difusión de información	2
CAPÍTULO V	PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS	1-3
SECCIÓN PRIMERA	Información preparatoria	1
SECCIÓN SEGUNDA	Planes de operaciones	2
SECCIÓN TERCERA	Brigadas de búsqueda y salvamento	3
SECCIÓN CUARTA	Formación profesional y servicios	3
SECCIÓN QUINTA	Restos de las aeronaves	3

INDICE	Búsqueda y Salvamento	
CAPÍTULO VI	PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES	1-6
SECCIÓN PRIMERA	Información relativa a las emergencias	1
SECCIÓN SEGUNDA	Procedimientos para los centros coordinadores de salvamento durante las fases de emergencia	1
SECCIÓN TERCERA	Iniciación de las actividades de búsqueda y salvamento con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca	2
SECCIÓN CUARTA	Transmisión de información a las aeronaves para las cuales se haya declarado una fase de emergencia	3
SECCIÓN QUINTA	Procedimientos cuando la responsabilidad de las operaciones corresponde a dos o más estados contratantes	3
SECCIÓN SEXTA	Procedimientos para las autoridades que dirigen las operaciones desde el lugar del suceso	3
SECCIÓN SÉPTIMA	Procedimientos para la terminación y suspensión de las operaciones por parte de los centros coordinadores de salvamento	4
SECCIÓN OCTAVA	Procedimientos que se seguirán en el lugar de un accidente	4
SECCIÓN NOVENA	Procedimientos que tiene que seguir un piloto al mando que capte una transmisión de socorro	6
SECCIÓN DÉCIMA	Señales de búsqueda y salvamento	6
SECCIÓN UNCENA	Registros	6
ANEXO 1	SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	1-7
ANEXO 2	MENSAJES DE ALERTA COSPAS / SARSAT	1
ANEXO 3	GUÍA DE LOS SUMINISTROS Y EQUIPOS DE SUPERVIVENCIA	1-2
ANEXO 4	CÓDIGO DE FRASES NORMALIZADAS PARA LOS CCS (RCC) Y SCS (RSR)	1-4
ANEXO 5	REGIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE LA REPÚBLICA DE CUBA” (CENTRO Y SUBCENTROS DE COORDINACIÓN)	1

**CAPÍTULO I
DEFINICIONES Y ABREVIATURAS****SECCIÓN PRIMERA
Definiciones**

Cuando los términos indicados a continuación figuren en las normas y métodos recomendados- Búsqueda y salvamento, tendrán el significado siguiente:

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

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

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

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.

Buque: Embarcación marítima.

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 de control de área CCA (ACC): Dependencia de control de tránsito aérea encargada principalmente de prestar servicios de CTA (ATC) a las aeronaves en vuelo RVI (IFR) en zonas controladas bajo su jurisdicción.

Centro de información de vuelo CIV (FIC): Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Centro coordinador de salvamento CCS (RCC): Dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC): Centro coordinador de salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento, tanto aeronáutico como marítimo.

Centro de control de misión CCM (MCC): Parte del sistema de COSPAT-SARSAT que acepta los mensajes de alerta procedentes de terminales locales de usuario u otros centros de control de misiones y los distribuyen entre los centros coordinadores de salvamento apropiados u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.

Coordinador de búsqueda y salvamento CS (SC): Persona(s) u organismo(s) perteneciente(s) a la administración del Estado, que tiene la responsabilidad general de establecer y prestar servicios BSR y de asegurar que la planificación de dichos servicios se coordine debidamente.

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

Estado de matricula: Estado en el cual esta 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 el temor por la seguridad de una aeronave o de un buque y de las personas a bordo.

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

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

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

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

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.

Lugar del siniestro: Área de búsqueda o lugar en que ha ocurrido el siniestro.

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

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

Medio de búsqueda y salvamento: Todo recurso móvil, incluidas las unidades designadas para la búsqueda y salvamento, que se utiliza en las operaciones de búsqueda y salvamento.

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

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

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

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

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.

Radiobaliza de localización de personas RLP (PLB): Radiobaliza personal de socorro que emite alertas y transmite señales para la retransmisión.

Radiobaliza de localización de siniestros RLS (EPIRB): Dispositivo que normalmente se lleva a bordo de un buque y que transmite una señal para alertar a las autoridades de búsqueda y salvamento y permitir a las unidades de salvamento localizar el lugar del siniestro.

Región de búsqueda y salvamento RSR (SRR): Área de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento, dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

Salvamento (Rescue): 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 en peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

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 las frecuencias de 121.5 Mhz ó 406 Mhz.

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

Sistema de Posicionamiento Global (GPS): Sistema satelital específico utilizado con equipo móvil para determinar la posición exacta de dicho equipo.

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

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

Última posición conocida USC (LKP): Última posición observada, notificada o calculada de una aeronave o embarcación en peligro.

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

SECCIÓN SEGUNDA

Abreviaturas

BSR: Sigla inglesa comúnmente empleada que designa las expresiones Search and Rescue, en Español Búsqueda y Salvamento.

DAN: Dirección de Aeronavegación del IACC.

DIA: Dirección de de Ingeniería y Aeronavegabilidad del IACC.

DOSA: Dirección de Operaciones y Seguridad Aeronáutica del IACC.

IACC: Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

MINFAR: Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias.

MININT: Ministerio del Interior.

MINSAP: Ministerio de Salud Pública.

MINTUR: Ministerio del Turismo.

OACE: Organismos de la Administración Central del Estado.

OMI: Organización Marítima Internacional.

SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

CAPÍTULO II GENERALIDADES

SECCIÓN PRIMERA Introducción

La OACI y la OMI promueven la cooperación entre sí y entre las autoridades aeronáuticas y marítimas de cada Estado, para lograr un mecanismo eficaz y económico en aras de asegurar que las personas que se hallen en peligro reciban auxilio inmediato, independientemente del lugar en que se encuentren, de su nacionalidad o de las circunstancias concurrentes.

Cuba es parte del Convenio de la Aviación Civil Internacional, Chicago 1944, ratificado el 11 de mayo de 1949, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS) y del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, que se encuentra en vigor internacional desde el 22 de agosto de 1985 y Cuba se adhirió el 16 de julio de 1988, con entrada en vigor para nuestro país el 15 de agosto de 1988.

En la presente Regulación el Estado de la República de Cuba ha delegado la actividad de Búsqueda, Salvamento y Rescate aeronáuticos en el IACC, Organismo de la Administración Central del Estado, que ejerce la “Autoridad Aeronáutica” las funciones de regular, fiscalizar y controlar todo lo referente a la BSR aeronáutica.

SECCIÓN SEGUNDA Principales misiones del sistema BSR

El sistema de búsqueda y salvamento se encuentra estructurado de forma que garantiza cumplir de modo eficaz las siguientes misiones:

- a) garantizar la búsqueda y salvamento de las personas que se hallen en peligro como consecuencia de siniestros aéreos o marítimos, incluyendo el aseguramiento médico desde el escenario;
- b) contribuir a la búsqueda y salvamento de los buques siniestrados;
- c) contribuir a la búsqueda y rescate de las aeronaves o restos de las mismas que hayan caído como consecuencia de siniestros aéreos;
- d) establecer con los centros coordinadores vecinos, relaciones de trabajo al respecto;
- e) brindar la posibilidad de mantener información actualizada constantemente de las condiciones hidrometeorológicas en la región de interés y su pronóstico;
- f) garantizar la cooperación e información necesarias entre los centros coordinadores aeronáuticos y marítimos.

SECCIÓN TERCERA**Requisitos a Cumplir por los Centros y Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento**

Los Centros y Subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento cumplirán los siguientes requisitos:

- a) disponibilidad las 24 horas del día, capacidad para recibir las alertas de socorro y la recepción oportuna sobre el aviso del siniestro;
- b) posibilidad de recepcionar información que indique la posición de los buques o aeronaves objetos de búsqueda y salvamento;
- c) conocimiento de la ubicación de los medios navales, aéreos y de otro tipo que puedan participar en la búsqueda;
- d) posibilidad de mantener comunicaciones con los medios que participan en la búsqueda y salvamento;
- e) posibilidad de mantener comunicaciones con otros centros coordinadores vecinos (BSR), así como con otros OACE u otras entidades que puedan participar en la búsqueda;
- f) posibilidad de utilizar las vías de comunicaciones con otros OACE o entidades para la realización de la búsqueda y salvamento;
- g) acceso a la información, relativa a la situación, rumbo, velocidad, distintivo de llamada o la identidad de la estación de los buques, aeronaves o personas que se hallen en peligro;
- h) acceso a la información actualizada relativa a la seguridad de la navegación aérea y marítima con la posibilidad de brindar la misma al ser requerida;
- i) disponibilidad de personal con la formación requerida y el conocimiento adecuado del idioma inglés;
- j) disponibilidad de personal calificado y adiestrado en emergencia médica con la certificación actualizada y el correspondiente equipamiento para el cumplimiento de sus misiones;
- k) posibilidad de proponer en los casos que resulte necesario la utilización de medios navales y aéreos en las actividades de búsqueda y salvamento.

**CAPÍTULO III
ORGANIZACIÓN****SECCIÓN PRIMERA****Servicios de Búsqueda y Salvamento**

Artículo 1: La Autoridad aeronáutica de la República de Cuba, en forma individual o en cooperación la Autoridad aeronáutica de otros Estados, dispone de los recursos, fuerzas y medios necesarios para establecer y prestar prontamente servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio, para asegurar que se preste asistencia a las personas en peligro. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

Artículo 2: Las partes de alta mar o las zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de establecer servicios de búsqueda y salvamento se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea. La Autoridad aeronáutica velará por la prestación eficiente de los servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas, en forma individual o en cooperación con Estados vecinos y tomará las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y se presten de acuerdo a las disposiciones del Anexo 12 de la OACI al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Artículo 3: Los componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento, ofrecidos por la República de Cuba comprenderán lo siguiente:

- a) tienen el respaldo jurídico (en el Decreto No. 70 sobre el “Sistema Aeronáutico y Marítimo de Búsqueda y Salvamento de la República de Cuba”.de el 30/12/2006) y por estos reglamentos;
- b) una autoridad competente, entendida como tal la Autoridad aeronáutica, en estrecha cooperación con las FAR, MININT, Tropas Guardafronteras y otras entidades de los OACE de la República de Cuba
- c) recursos organizados, provenientes del presupuesto de la Autoridad aeronáutica y asignados por el Estado a los OACE;
- d) instalaciones de comunicaciones y personal especializado en funciones de coordinación y operacionales, de los Centros y Subcentros coordinadores de búsqueda y salvamento y otros lugares donde se preste servicios;
- e) personal especializado en funciones de coordinación y operacionales, pertenecientes a la dependencia a cargo de los servicios de búsqueda y salvamento, así como el personal especializado de otras entidades involucradas.

Artículo 4: Los servicios de búsqueda y salvamento establecen procedimientos para mejorar la prestación de servicios, incluyendo los aspectos de planificación, arreglos de cooperación a nivel nacional, internacional y de instrucción.

Artículo 5: Al prestar ayuda a las aeronaves en peligro y a los supervivientes de un accidente de aviación, la Autoridad aeronáutica de la República de Cuba actuará prescindiendo de la nacionalidad, sexo, raza, religión o condición jurídica de las personas o de las circunstancias en que estas se encuentren.

Artículo 6: La Autoridad aeronáutica al haber aceptado la responsabilidad de prestar servicios de búsqueda y salvamento, utilizara brigadas de búsqueda y salvamento, así como otras instalaciones y servicios disponibles para ayudar a cualquier aeronave que este o parezca estar en estado de “emergencia”, y sus ocupantes.

Artículo 7: Cuando en una situación tal, sea necesario en una misma zona utilizar fuerzas y medios, aéreos y navales, por lo que se encuentren actuando los Centros coordinadores aeronáuticos y marítimos, la Autoridad aeronáutica asegurará la mas estrecha coordinación posible entre los CCA Y CCM, a través de su CCG.

Artículo 8: La Autoridad aeronáutica establecerá la más estrecha cooperación entre todos sus servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos.

Artículo 9: La Autoridad aeronáutica de Cuba tiene establecido un Centro coordinador de salvamento (CCS), que se encargara de coordinar las operaciones de salvamento aeronáuticas y marítimas, cuando sea viable.

Artículo 10: Los Operadores aéreos solicitaran el registro de todas las ELT de 406 Mhz que se instalen a bordo de sus aeronaves. Estos Operadores codificaran dichas ELT en correspondencia con lo regulado a los efectos. La Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad (DIA) será la encargada del registro de las balizas de localización de emergencia ELT de 406 Mhz, que se requiera según las regulaciones RAC-6 "Operaciones del Transporte Aéreo", Libro Primero, Capítulo V, Sección Cuarta y de informar al Centro Nacional Conjunto para los Vuelos (CNCPV), encargado de coordinar la búsqueda y salvamento.

SECCIÓN SEGUNDA

Regiones de Búsqueda y Salvamento

Artículo 11: La Autoridad aeronáutica de la República de Cuba, tiene delimitada las regiones de búsqueda y salvamento dentro de las que habrá de prestar estos servicios. Dichas regiones no tendrán partes comunes y las regiones vecinas serán contiguas. Ver Anexo 5 de este Reglamento.

11.1: Las regiones de búsqueda y salvamento se establecen para asegurar el suministro de una infraestructura de comunicaciones adecuadas, un encaminamiento de las alertas de socorro eficiente y una coordinación operacional apropiada para apoyar eficazmente los servicios de búsqueda y salvamento. Los Estado vecinos pueden cooperar para establecer servicios de búsqueda y salvamento dentro de una misma región BSR.

11.2: La delimitación de la región de búsqueda y salvamento se determina basándose en consideraciones técnicas y operacionales y no guarda relación con la delineación de las fronteras del país.

Artículo 12: La región de búsqueda y salvamento coincide con la región de vuelo FIR y en el caso de zona marítima, con las regiones de búsqueda y salvamento marítimas según acuerdos establecidos.

SECCIÓN TERCERA

Centros Coordinadores de Salvamento y Subcentros de Salvamento

Artículo 13: El Estado tiene establecido un centro coordinador de salvamento en cada región de búsqueda y salvamento.

Artículo 14: Todo centro coordinador de salvamento y según corresponda, todo subcentro de salvamento, estará dotado las 24 horas del día de personal debidamente capacitado y con dominio del idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas.

Artículo 15: El personal que trabaja en los centros coordinadores y subcentros, y en general todo el personal que participa en las comunicaciones radiotelefónicas tendrá dominio del idioma inglés (antes de diciembre del 2009).

Artículo 16: En el territorio de la República de Cuba, esta instaurado el Sistema Único de Exploración SUERC, sistema que facilita el flujo de información, ante situaciones extraordinarias. Por lo que el rápido flujo de información en el caso de encontrarse una aeronave en peligro, hacia el centro coordinador de salvamento (CCS) o el sistema de tránsito aéreo, se garantiza con la rapidez necesaria.

Artículo 17: Cada centro coordinador de salvamento y, cuando corresponda, subcentro de salvamento, mantendrá en el Directorio de Control OPS los datos de contacto actualizados.

Artículo 18: 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).

18.1: 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.

SECCION CUARTA

Comunicaciones de Búsqueda y Salvamento

Artículo 19: El centro coordinador de salvamento dispone de medios de comunicación en ambos sentidos rápidos y seguros con:

- a) las dependencias de tránsito aéreo correspondientes;
- b) subcentros de salvamento asociados;
- c) las estaciones apropiadas, que facilitan marcaciones y posiciones;
- d) cuando corresponda, 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 en la región;
- f) todos los centros coordinadores de salvamento marítimos de la región y los centros coordinadores de salvamento aeronáuticos, marítimos o 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;
- j) el centro de misiones "Cospas-sarsat" que preste servicios a la región de búsqueda y salvamento.

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

Artículo 20: Cada subcentro de salvamento dispone 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;
- d) los puestos de alerta.

SECCION QUINTA

Brigadas de Búsqueda y Salvamento

Artículo 21: La Autoridad aeronáutica de la República de Cuba prevé como componentes de las brigadas de búsqueda y salvamento a elementos y medios de las FAR, MININT y otros Ministerios e instituciones de los Organismos de la Administración Central del Estado (OACE), que se encuentran debidamente situados y equipados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento.

Artículo 22: El número de brigadas y los medios que se necesitan como mínimo para realizar las operaciones de búsqueda y salvamento en una región de búsqueda y salvamento se determinara según se recoge en los acuerdos regionales de navegación aérea.

Artículo 23: La Autoridad aeronáutica de la República de Cuba prevé como partes del plan de operaciones de búsquedas y salvamento a los elementos y los servicios de las diferentes entidades del Estado, así como otros medios o personal que sean necesario involucrar, aunque no sean apropiados para funcionar como brigadas de salvamento, durante el desarrollo de la operación de búsqueda y salvamento.

SECCION SEXTA

Equipo de Búsqueda y Salvamento

Artículo 24: El personal integrante de las brigadas de búsqueda y salvamento cuenta con los equipos apropiados para localizar de forma rápida el lugar del accidente y prestar ayuda adecuada en el lugar del siniestro.

Artículo 25: Toda brigada de búsqueda y salvamento cuenta con medios rápidos y seguros para comunicarse en ambos sentidos con otras instalaciones de búsqueda y salvamento que estén participando en la operación.

Artículo 26: Todo el personal de las brigadas ó unidades de búsqueda y salvamento, estarán capacitados para reconocer, interpretar y realizar señales de socorro, y las maniobras utilizada en misiones de búsquedas y salvamento. (Ver Anexo I de este Reglamento)

Artículo 27: Toda aeronave de búsqueda y salvamento estará equipada (con equipo fijo ó portátil) con los medios necesarios 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.

Artículo 28: Toda aeronave de búsqueda y salvamento está equipada con un dispositivo para efectuar la localización por referencia a las frecuencias de socorro.

28.1: Los requisitos relativos al equipamiento con transmisores de localización de emergencia (ELT) figuran en el RAC-6 Operaciones del Transporte Aéreo, Libro Primero, Segundo y Tercero.

28.2: Las especificaciones de los ELT figuran en el RAC-10 Telecomunicaciones Aeronáuticas, Capítulo V, Sección Vigésimo Cuarta.

Artículo 29: Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas, tienen que estar equipada con equipos de radio fijo ó portátil (debidamente certificada su instalación), que le permita establecer comunicación con barcos u otros medios navales de superficie.

29.1: Hasta el 25 de noviembre de 2026 muchos barcos pueden comunicarse con aeronaves en las frecuencias de 2182 kHz, 4125 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.

Artículo 30: Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para búsqueda y salvamento en áreas marítimas llevara un ejemplar del “Código Internacional de Señales”, a fin de superar las dificultades de idioma que puedan presentarse en la comunicación con barcos.

Artículo 31: Excepto en los casos en que se sepa que no va a ser necesario proporcionar suministros a los supervivientes desde el aire, al menos una de las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento transportará un equipo lanzable de supervivencia.

Artículo 32: La Autoridad aeronáutica tiene ubicado en aeródromo apropiado o lugar cercano al mismo, equipo de supervivencia convenientemente empaquetado para ser lanzado desde aeronaves.

La Organización Marítima Internacional publica el Código Internacional de Señales en español, francés e inglés como documentos: 1994E; 1995F e 1996S.

**CAPÍTULO IV
COOPERACIÓN****SECCIÓN PRIMERA****Cooperación entre Estados**

Artículo 1: La Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba a través de su Centro Coordinador General (CCG) coordinará con las organizaciones de búsqueda y salvamento de los Estados vecinos, así como un constante intercambio de información en casos que se requiera.

Artículo 2: La Autoridad Aeronáutica, a través de Centro Coordinador General (CCG), tramitará las solicitudes, para una rápida autorización de entrada al mar territorial, espacio aéreo y territorio cubano de Buques de Estado o de Guerra, aeronaves, personal o equipos de otros Estados y cuyo “objetivo sea” la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos o aéreos y a salvar sobrevivientes. El CCG acusará recibo inmediatamente de las solicitudes e indicará lo antes posible las condiciones impuestas para la realización de tales operaciones.

Artículo 3: La Autoridad Aeronáutica, a través de su Centro Coordinador General (CCG) acusará recibo inmediatamente a las solicitudes realizadas por Estados vecinos, para la entrada o participación conjunta de medios de búsqueda y salvamento de esos Estados en las aguas o territorios jurisdiccionales de Cuba.

Artículo 4: Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Estado organizará, en la medida de lo posible, 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.

SECCION SEGUNDA**Cooperación con otros Servicios**

Artículo 5: El Estado prevé a través de su Centro Coordinador General (CCG) que toda aeronave, barcos u otros servicios e instalaciones pertenecientes a Organismo de la Administración del Estado (OACE), aunque no estén directamente relacionados o formen parte del sistema de búsqueda y salvamento, sean incorporados de ser necesario en las labores de ayuda a los sobrevivientes de los accidentes de aviación.

Artículo 6: La Autoridad Aeronáutica, tiene establecido que el Centro Coordinador Aeronáutico (CCA) y el Centro Coordinador Marítimo (CCM), establecerán las coordinaciones necesarias competentes para proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y eficientes.

Artículo 7: El Estado tiene previsto que sus servicios de búsqueda y salvamento, cooperen con los servicios de investigación de accidentes que estará dirigido por la Autoridad Aeronáutica y actuarán de forma coordinada con todas las instituciones designadas para la atención a las víctimas del accidente.

Artículo 8: Se tiene prevista la presencia de un representante de la Autoridad Aeronáutica, como experto en investigación de accidentes de aviación, que participará con las brigadas de búsqueda y salvamento, al producirse un accidente o al dirigirse estas al lugar del siniestro.

Artículo 9: Hasta el 25 de noviembre de 2026, el punto de contacto de búsqueda y salvamento para la recepción de los datos de socorro COSPAS-SARSAT será el Centro Coordinador Aeronáutico (CCA) de la República de Cuba.

SECCION TERCERA

Difusión de Información

Artículo 10: La Autoridad Aeronáutica publicará y difundirá toda información necesaria para la entrada en su territorio de las brigadas de búsqueda y salvamento de otros Estados, o bien incluirá esta información en los arreglos relativos a servicios de búsqueda y salvamento.

Artículo 11: Cuando la información de esa índole pueda favorecer la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, la Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba facilitará, por conducto de los Centros Coordinadores de Salvamento (CCS) o por otros medios, información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento.

Artículo 12: La Autoridad Aeronáutica, en la medida que sea conveniente y posible difundirá entre el público en general y las autoridades encargadas de la respuesta de emergencia, información sobre las medidas que se tomarán 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.

**CAPITULO V
PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS**

**SECCIÓN PRIMERA
Información Preparatoria**

Artículo 1: El Centro Coordinador de Salvamento (CCS) dispone en todo momento, rápida y fácilmente, de toda la información necesaria sobre los siguientes puntos, con respecto a su región de búsqueda y salvamento.

- a) brigadas de búsqueda y salvamento, subcentros 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 teléfonos de todos los explotadores o sus representantes designados, que lleven a cabo operaciones en la región;
- e) todo servicio público, incluidos auxilios médicos y medios de transporte, que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento.

Artículo 2: El Centro Coordinador de Salvamento (CCS) dispone así mismo de cualquier 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;
- d) objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronave no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire.

Artículo 3: Hasta el 25 de noviembre de 2026, el Centro Coordinador de Salvamento (CCS) tendrá rápido acceso a la información relativa a la posición, rumbo y velocidad de los barcos que se encuentren en el área y puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro, e información sobre la forma de ponerse en contacto con los mismos.

3.1: Esta información puede mantenerse en los Centros Coordinadores de Salvamento, o bien para tener acceso a la misma rápida y fácilmente.

Artículo 4: La Autoridad Aeronáutica de forma individual o en cooperación con la autoridad de los Estados vecinos, establecerá sistemas de notificación de barcos en cooperación con las autoridades marítimas o hará 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.

4.1: “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.

SECCION SEGUNDA

Planes de Operaciones

Artículo 5: El Centro Coordinador de Salvamento (CCS) dispondrá de planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento en su región de búsqueda y salvamento.

Artículo 6: Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento se elaborarán conjuntamente con los representantes de los explotadores y otros servicios, que puedan ayudar o participen en los servicios de búsqueda y salvamento o se beneficien de los mismos, teniendo en cuenta que el número de sobrevivientes podría ser considerable.

Artículo 7: Los planes de operaciones tendrán que especificar, 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.

Artículo 8: En los planes de operaciones de búsqueda y salvamento se contendrán los detalles relativos a las acciones que habrán de realizar las personas que participen en la búsqueda y salvamento, incluidos:

- a) la forma en que se efectuarán 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 otros centros coordinadores de salvamento;
- 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 de los medios que puedan ser necesarios 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, NOTAN apropiados, etc.
- h) los métodos para obtener de otros centros coordinadores de salvamento 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;

- 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.

Artículo 9: Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento se integrarán 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.

SECCION TERCERA

Brigadas de Búsqueda y Salvamento

Artículo 10: Toda brigada de búsqueda y salvamento tendrá que:

- a) tener conocimiento de todas las partes de los planes de operaciones establecidos en (Sección Segunda) que sean necesarias para llevar a cabo eficazmente sus obligaciones;
- b) mantener informado al Centro Coordinador de Salvamento (CCS) acerca de su estado de preparación.

Artículo 11: La Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba tendrá que:

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

SECCION CUARTA

Formación Profesional y Ejercicios

Artículo 12: Hasta el 25 de noviembre de 2026, a fin de lograr la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, la Autoridad Aeronáutica dispondrá lo necesario para la instrucción periódica de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento.

SECCION QUINTA

Restos de las Aeronaves

(Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026)

Artículo 13: La Autoridad Aeronáutica, se encargará de que los restos que queden de un accidente de aviación que haya tenido lugar dentro del territorio nacional 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 inicialmente preservados para las investigaciones sobre las posibles causas del siniestro, y una vez que la Comisión de accidentes concluya sus investigaciones asegurar e influir, para que 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.

CAPÍTULO VI PROCEDIMIENTO PARA LAS OPERACIONES

SECCIÓN PRIMERA

Información Relativa a las Emergencias

Artículo 1: Toda autoridad o cualquier elemento de la organización de búsqueda y salvamento que tenga razones para creer que una aeronave se halla en emergencia, proporcionará inmediatamente toda la información de que disponga al Centro Coordinador de Salvamento interesado (CCS).

Artículo 2: Inmediatamente después de recibir la información relativa a la aeronave en emergencia, los Centros Coordinadores de Salvamento evaluarán dicha información y considerarán el alcance de las operaciones necesarias.

Artículo 3: Cuando la información relativa a la aeronave en emergencia no proceda de las dependencias de tránsito aéreo, el Centro Coordinador de Salvamento (CCS) determinará a que fase de emergencia corresponde la situación y aplicará los procedimientos pertinentes a esta fase.

SECCION SEGUNDA

Procedimientos para los Centros Coordinadores de Salvamento Durante las Fases de Emergencia

Artículo 4: Fase de incertidumbre: Al producirse una fase de incertidumbre, el Centro Coordinador de Salvamento prestará su máxima cooperación a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y demás organizaciones y servicios adecuados, a fin de que los informes que lleguen sean rápidamente evaluados.

Artículo 5: Fase de alerta: Al producirse la fase de alerta, el Centro Coordinador de Salvamento alertará inmediatamente a las brigadas de búsqueda y salvamento y dará comienzo a las actividades necesarias.

Artículo 6: Fase de peligro: Al producirse una fase de peligro, el Centro Coordinador de Salvamento:

- a) dispondrá inmediatamente de las brigadas de búsqueda y salvamento, de acuerdo con el plan de operaciones correspondiente;
- b) averiguará la posición de la aeronave, calculará el grado de certeza de esa posición y de acuerdo con esta información y las circunstancias, determinará la extensión del área de búsqueda;
- c) notificará al explotador, siempre que sea posible y lo tendrá al corriente de los sucesos;
- d) notificará a otros centros coordinadores de salvamento cuya ayuda probablemente se requiera o que puedan estar interesados en la operación;
- e) notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por ella;

- 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;
 - 2- ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro; y
 - 3- informen de cualquier acontecimiento al centro coordinador de salvamento.
- g) con la información de que disponga, elaborará 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) modificará según sea necesario, de acuerdo con la condición de las circunstancias, el plan de acción detallado;
- i) notificará a las autoridades de investigación de accidente competentes, y
- j) notificará al Estado de matrícula de la aeronave.

6.1: Hasta el 25 de noviembre de 2026, las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Anexo 10 de la OACI al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Volumen III "Sistemas de Comunicaciones", para los ELT son 121,5 MHz y 406 MHz.

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

SECCION TERCERA

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

Artículo 7: 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, será aplicable lo siguiente:

- a) cuando se notifique a un Centro Coordinador de Salvamento que existe una fase de emergencia y este no sepa que otros centros han tomado las medidas apropiadas, asumirá la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas de conformidad con la Sección Segunda, Artículo 4 de este Capítulo 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) a menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros coordinadores de salvamento interesados, el Centro Coordinador de Salvamento que haya de coordinar las actividades de búsqueda y salvamento será el centro encargado de;
 - La región en la que la aeronave notificó por última vez su posición; o
 - 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;

- La región del punto de destino de la aeronave, si esta no estuviese equipada para comunicar por radio en ambos sentidos o no tuviese la obligación de mantener comunicación por radio; o
 - La región en que se encuentra el lugar del siniestro según el sistema COSPAS-SARSAT;
- c) después de declararse la fase de peligro, el Centro Coordinador de Salvamento (CCS) que haya asumido la responsabilidad de coordinación general informará 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.

SECCION CUARTA

Transmisión de Información a las Aeronaves para las cuales se haya Declarado una Fase de Emergencia

Artículo 8: Siempre que sea aplicable, el Centro Coordinador de Salvamento responsable de las actividades de búsqueda y salvamento transmitirán 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.

SECCION QUINTA

Procedimientos Cuando la Responsabilidad de las Operaciones Corresponde a dos o más Estados Contratantes

Artículo 9: Cuando la dirección de las operaciones en la totalidad de la región de búsqueda y salvamento sea responsabilidad de más de un Estado contratante, cada uno de esos Estados involucrados procederá de acuerdo con el plan de operaciones pertinentes cuando así lo solicite el Centro Coordinador de Salvamento de la región.

SECCION SEXTA

Procedimientos para las Autoridades que Dirigen las Operaciones desde el Lugar del Suceso

Artículo 10: Las autoridades que están inmediatamente a cargo de la dirección de las operaciones o de cualquiera de ellas:

- a) darán instrucciones a las brigadas bajo su dirección e informarán al Centro Coordinador de Salvamento acerca de estas instrucciones;
- b) tendrán al corriente de los acontecimientos al centro coordinador de salvamento.

SECCION SEPTIMA

Procedimientos para la Terminación y Suspensión de las Operaciones por Parte de los Centros Coordinadores de Salvamento

Artículo 11: Las operaciones de búsqueda y salvamento continuarán, de ser posible, hasta que se halla llevado a todos los supervivientes a un lugar seguro o hasta que ya no exista “esperanza razonable alguna” de rescatar a los supervivientes.

Artículo 12: Por regla general, el Centro Coordinador de Salvamento (CCS) será responsable de determinar cuando se suspenden las operaciones de búsqueda y salvamento.

12.1: La Autoridad Aeronáutica puede solicitar información de otras autoridades estatales competentes durante el proceso de tomar una decisión respecto a concluir las operaciones de búsqueda y salvamento.

Artículo 13: Cuando una operación de búsqueda y salvamento haya tenido éxito, o cuando un Centro Coordinador de Salvamento (CCS) considere que ya no existe una emergencia o recibe información en ese sentido, se cancelará la fase de emergencia, se concluirá la operación de búsqueda y salvamento y se informará inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activados o a los que se haya notificado.

Artículo 14: Si una operación de búsqueda y salvamento se vuelve irrealizable y el Centro Coordinador de Salvamento (CCS) concluye que aún podría haber supervivientes, el centro suspenderá temporalmente las actividades en el lugar del siniestro hasta que cambie la situación e informará inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios o a los que se haya notificado. La información pertinente que se obtenga posteriormente será evaluada y se reanudarán las operaciones de búsqueda y salvamento si se justifica y es viable.

SECCION OCTAVA

Procedimientos que se Seguirán en el Lugar de un Accidente

Artículo 15: 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 designará 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.

Artículo 16: Cuando el piloto/la pilota al mando observe que otra aeronave o una embarcación se hallan en situación de peligro, tendrá que, de ser posible, a menos que lo considere ilógico o innecesario:

- 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 la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de toda la información que pueda obtener respecto a los siguientes datos:
- Tipo de embarcación o aeronave en peligro, su identificación y condición;
 - 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;
 - Hora en que se ha verificado la observación, expresada en horas y minutos de tiempo universal coordinado (UTC);
 - Número de personas observadas;
 - Si se ha visto a personas abandonar la aeronave o embarcación en peligro;
 - Condiciones meteorológicas en el lugar del siniestro;
 - Condición física aparente de las personas supervivientes;
 - Hasta el 25 de noviembre de 2026, la mejor ruta posible de acceso por tierra al lugar del siniestro.
- d) proceder de acuerdo con las instrucciones del Centro Coordinador de Salvamento (CCS) o la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

Artículo 17: 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 (CCS) 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.

Artículo 18: Cuando sea necesario que una aeronave transmita información a las personas 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.

Artículo 19: Cuando se haya hecho una señal terrestre, la aeronave indicará si se ha comprendido o no la señal usando los métodos descritos en Artículo 18 de esta Sección o, si ello no fuera posible, haciendo la señal visual.

Artículo 20: 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 establecer comunicación por radio, la aeronave hará la señal visual apropiada.

20.1: 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.

SECCION NOVENA

Procedimientos que Tiene que Seguir un Piloto al Mando que Capte una Transmisión de Socorro

(Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026)

Artículo 21: Cuando un piloto/pilota al mando de una aeronave capte una transmisión de socorro, de ser posible, el piloto/pilota tendrá que:

- a) acusar recibo de la transmisión de socorro;
- b) anotar la posición de la aeronave o embarcación en peligro, si aquella se ha dado;
- c) tomar una marcación sobre la transmisión;
- d) informar al correspondiente Centro Coordinador de Salvamento (CCS) o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la llamada de la aeronave o embarcación en peligro, dándole toda información disponible;
- e) a criterio del piloto/pilota, mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición dada en la transmisión.

SECCION DECIMA

Señales de Búsqueda y Salvamento

Artículo 22: Las señales visuales aire a superficie y superficie a aire que figuran en el Anexo se utilizarán con el significado que en él se indican. Se utilizarán solamente para los fines indicados, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

Artículo 23: Al observar cualquiera de las señales indicadas en el Anexo, las aeronaves obrarán de conformidad con la interpretación que de la señal se da en el mismo.

SECCION ONCENA

Registros

Artículo 24: Todo Centro Coordinador de Salvamento (CCS) tiene que llevar un registro en que se dé cuenta de la eficiencia de las operaciones realizadas por la organización de búsqueda y salvamento de su región

Artículo 25: Todo Centro Coordinador de Salvamento (CCS) preparará dictámenes sobre las operaciones de búsqueda y salvamento efectuadas en su región. Estos dictámenes comprenderán 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.

25.1: Aquellos de los dictámenes que probablemente sean de interés para otros Estados, se podrían enviar a la OACI para fines informativos y para su divulgación en la forma oportuna.

ANEXO 1 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 los gases; o
 - 3) Cambiando el paso de la hélice.

Debido al alto nivel de 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 o cerrando el mando de gases; o
 - 3) cambiando el paso de la hélice.

Las embarcaciones pueden responder de la siguiente forma a las señales que se indican en **(1.1)**

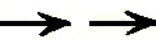
- Para acusar recibo de las señales:
 - 1) Izar el **“gallardete de código”** (rayas rojas y blancas verticales) de cerca (significa que se ha comprendido);
 - 2) Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras **“T”** en código Morse;
 - 3) Cambiar de rumbo para seguir a la aeronave.
- 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.

Véase la Nota correspondiente a **1.1.b), 3).**

Artículo 2: Código de señales visuales de tierra a aire

No.	Mensajes	Simbolos	No.	Mensajes	Simbolos
1	NECESITAMOS MÉDICO HERIDOS GRAVES	I	10	INTENTAREMOS DESPEGAR	I>
2	NECESITAMOS MEDICAMENTOS	II	11	AERONAVE CON GRANDES AVERÍAS	LL
3	NECESITAMOS AYUDA MEDICA	X	12	PROBABLEMENTE SE PUEDA ATERRIZAR AQUÍ CON SEGURIDAD	△
4	NECESITAMOS ALIMENTOS Y AGUA	F	13	NECESITAMOS COMBUSTIBLE Y ACEITE	L
5	NECESITAMOS AYUDA	V	14	SIN NOVEDAD	LL
6	NECESITAMOS MAPA Y BRÚJULA	□	15	NO	N
7	NECESITAMOS LÁMPARA DE SEÑALES, RADIO Y BATERÍAS	!	16	SI	Y
8	INDIQUEN LA DIRECCIÓN A SEGUIR	K	17	NO COMPRENDEMOS	
9	ESTAMOS AVANZANDO EN ESTA DIRECCIÓN	↑	18	NECESITAMOS MECÁNICO	W

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

Num.	Mensaje	Símbolo del código
1	Operación terminada	LLL
2	Hemos hallado a todos los ocupantes	<u>LL</u>
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

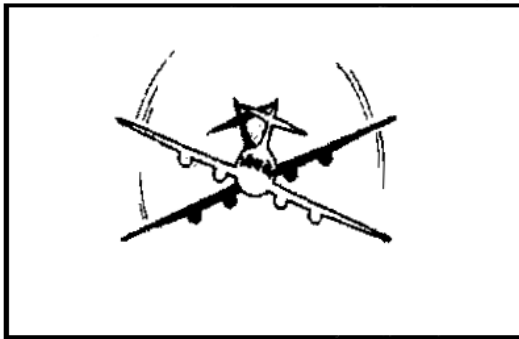
2.2 Los símbolos tendrán **2.5 m (8 ft)** de longitud por lo menos y se procurará que sean lo más llamativos posible.

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.

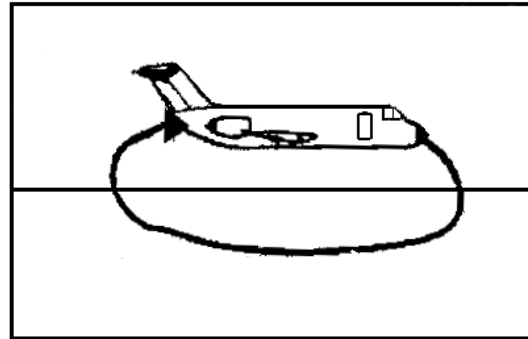
Puede llamarse la atención hacia las señales antedichas por cualquier otro medio como la radio, luces de bengala, humo y luz reflejada.

3 Señales de aire a tierra

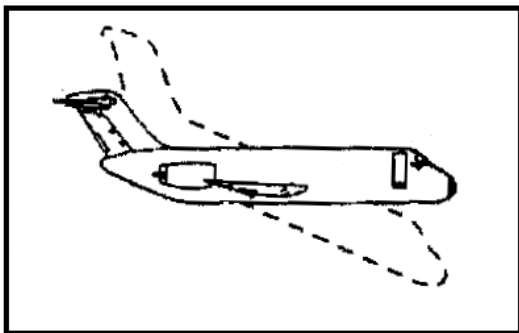
3.1 Las señales hechas por una aeronave significan que se han comprendido las señales de tierra:



Mensaje recibido y comprendido
(alabeando)



Mensaje recibido y no comprendido
(describiendo un círculo)



Afirmativo
(cabeceando el morro)



Negativo
(guiñando a izquierda y derecha)

a) durante la 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.

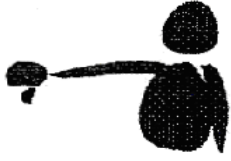
3.2 La ausencia de la señal antedicha indica que no se ha comprendido la señal de tierra.

4 Señales de socorro

4.1 Algunas señales de socorro básicas son las siguientes:

- Bengalas rojas, se han visto de noche a distancias de hasta 35 millas, y a 1-2 millas aproximadamente con luz diurna;
- Una señal sonora interrumpida con cualquier aparato indicador;
- Llamas, por ejemplo, de un barril ardiendo (las llamas son muy eficaces durante la noche y se han podido detectar a distancias de hasta 50 millas);
- Humo naranja, que se puede ver a una distancia de hasta 12 millas, durante el día si la velocidad del viento es de 10 nudos, con un alcance medio de 8 millas;
- Subir y bajar lenta y repetidamente los brazos extendidos lateralmente;
- Destellos de un espejo de señales, con una distancia de detección de 5 millas, aunque a veces se pueden detectar a mayor distancia;
- El agua coloreada, normalmente verde ó roja, se ha visto a distancias de hasta 10 millas, con un promedio de detección de 3 millas.

5. Señales que se utilizarán cuando se aproxima un medio aéreo (**helicóptero**) al lugar del siniestro o de ubicación de los supervivientes.

Tome tierra. Necesitamos ayuda. Sí  para el aterrizaje. inmóvil de espaldas al viento	No necesitamos ayuda. No 	Elévese, no aterrice  Brazos cruzados arriba y abajo
Ascenso vertical 	Manténgase en estacionario  palmas hacia arriba	Descenso vertical 
Hacia atrás  palmas hacia el helicóptero	Aborte Suelte persona o carga  movimiento horizontal del brazo	Hacia delante  palmas hacia el señalero
En tierra  manos inmóviles cruzadas al frente	Camilla o carga enganchada (Al gancho de carga)  una mano sujeta el antebrazo	Corte potencia  palma hacia abajo
Afirmativo. Todo bien  pulgar hacia arriba	Negativo. Incorrecto  pulgar hacia abajo	Persona o carga sujeta  La mano agarra la garganta.

6. Señales internacionalmente reconocidas, que se pueden realizar con diferentes materiales. Señales con **"Painel"**

DIAGRAMAS DE COLORES



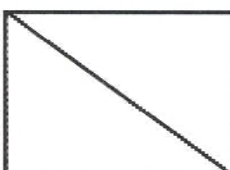
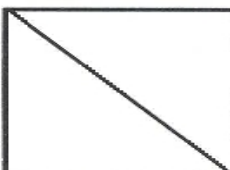
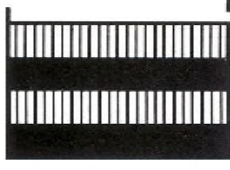
— BLANCO
— AMARILLO
— AZUL

EN TIERRA: Nos dirigimos en esta dirección
EN EL MAR: A la deriva

SEÑALES CON PAINEL

LOS SUPERVIVIENTES UTILIZAN LAS VELAS DE LA BALSA SALVAVIDAS PARA HACER LAS SEÑALES

NOTA: SE PUEDE UTILIZAR CUALQUIER TROZO CUADRADO DE TELA O LONA CUYOS DOS LADOS TENGAN UNOS COLORES MUY DIFERENTES

 EN TIERRA: Necesitamos quinina o atabrina EN EL MAR: Necesitamos sol	 EN TIERRA: Necesitamos ropa de abrigo EN EL MAR: Necesitamos traje o indumentaria de protección contra la intemperie	 EN TIERRA Y EN EL MAR: El avión puede volar, necesitamos herramientas	 EN TIERRA Y EN EL MAR: Necesitamos alimentos y agua
 EN TIERRA Y EN EL MAR: Necesitamos gasolina y aceite. El avión puede volar	 EN TIERRA Y EN EL MAR: Necesitamos asistencia médica	 EN TIERRA Y EN EL MAR: Necesitamos material de primeros auxilios	 EN TIERRA Y EN EL MAR: Necesitamos el equipo que se indica en las señales que siguen
 EN TIERRA: Indique la dirección del lugar habitado más próximo EN EL MAR: Indique la dirección de la embarcación de salvamento	 EN TIERRA: ¿Debemos esperar el avión de salvamento? EN EL MAR: Notifiquen mi situación al organismo de salvamento	 EN TIERRA Y EN EL MAR: Puede aterrizar. La flecha indica la dirección de aterrizaje	 EN TIERRA Y EN EL MAR: No trate de aterrizar

ANEXO 2

MENSAJES DE ALERTA COSPAS / SARSAT

CCM a CCS

Se cita a continuación un ejemplo del formato de mensaje ELBA en 121.5 Mhz que se transmitiría un CCM a un CCS:

1. COSPAS / SARSAT ALERT C01
2. MSG NO 00321 REF NO 00000
3. DETECTION TIME 07 ENE 07 2016 UTC
4. DETECTION FREQUENCY 121.500 MHZ
5. COUNTRY UNKNOWN
6. USER CLASS UNKNOWN/IDENTIFICATION UNKNOWN
7. EMERGENCY CODE NIL
8. LOCATIONS A. LAT 06 46. 0 N / LONG 076 11. 2 W PROB 51
 B. LAT 06 48. 9 N / LONG 076 15. 5 W PROB 49
9. NEXT PAS A. 2045 UTC
 B. 2203 UTC
10. REMARKS: TECHNICAL QUALITY GOOD.

Se cita a continuación un ejemplo del formato de mensaje en 406 Mhz que se utilizaría en aeronáutica:

1. COSPAS / SARSAT ALERT S02
2. MESSAGE 00456 REF NO 00435
3. DETENTION TIME 11 ENE 07 2231 UTC
4. DETECTION FREQUENCY 406.025 MHZ
5. COUNTRY FRANCE
6. USER CLASS AVIATION / IDENTIFICATION F-ABCD
7. EMERGENCY CODE MEDICAL HELP
8. LOCATION A. LAT 43 55 .2 N / LONG 001 48. 7 E PROB 98
 B. LAT 39 03 .2 N / LONG 085 21.21E PROB 7
9. NEXT PASS UNKNOWN
 B. 0018 UTC
10. REMARKS A. HOMING SIGNAL 121.5 MHZ ACTIVATION MANUAL
 B. BEACOM CODED POSITION 43 48N 001 43E
 C. NIL
 D. CESSNA 712, RED WITH WHITE TRIN

Los formatos presentados indican el texto del mensaje únicamente. Los encabezamientos dirección, indicador de origen y de destino han de variar según el método de comunicaciones

ANEXO 3

1 Guía de los suministros y equipos de supervivencia.

1.1: Paquetes de suministro y equipos de supervivencia. La expresión “**paquete**” se emplea aquí como termino genérico. Un paquete puede componerse de distintos bultos. La siguiente lista de suministro y equipo de supervivencia no es exhaustiva, sino que se ofrece como guía de comparación teniendo en cuenta las condiciones geográficas y el clima en nuestro territorio. En la lista se indica qué artículos se considerarán posibles componentes del paquete básico:

Víveres: compuestos de alimentos concentrados, agua en recipientes herméticos o envases de polietileno (botellas plásticas) con tapa de rosca, leche condensada, café, azúcar y sal, galletas (en paquetes o envolturas herméticamente cerradas). Por regla general el suministro de agua a los supervivientes tendrá prioridad sobre los alimentos.

Equipo de señales: Radio-transmisores/receptor portátil, pirotécnicas (bengalas o cohetes de señales) lanza bengalas y bengalas de señales de colores codificadas, linternas, silbatos, espejo de señales y tarjetas con señales de códigos.

Equipo médico: botiquín de primeros auxilios, loción para quemaduras de sol.

Artículos varios: hacha, cuerdas, brújulas, GPS, linternas con pilas de cambio y bombillas de repuesto, abrelatas y equipos de corte (sierra de madera y sierra de cortar láminas).

Estos artículos se almacenarán en un número suficiente de paquetes para las USR (SRU) que vayan a emprender una operación BSR. Habrá una cantidad suficiente de cada artículo para que los supervivientes puedan subsistir hasta que se efectúe el salvamento.

1.2: En zonas marítimas: Adicionalmente se proveerá el almacenamiento de medicamentos contra mareo, marcadores de colorante y balizas fumígenas, balsas salvavidas, chalecos salvavidas y sustancias repelentes contra tiburones.

1.3: Otros artículos que podrían ser necesarios: Para el cuidado de los heridos hasta que sean definitivamente evacuados del lugar:

- Camillas (parihuelas) para los heridos;
- Compresas y vendas suplementarias;
- Tablillas para fracturas;

Símbolos y código de colores para los pertrechos y suministros. El contenido de los recipientes y paquetes incluidos en el equipo que se lance con destino a los supervivientes se indicará mediante un código de colores, junto con indicaciones impresas en inglés y en otros dos idiomas) y símbolos claramente comprensibles.

El contenido de cada recipiente y paquete que se lance se identificará mediante banderines de colores según el código siguiente:

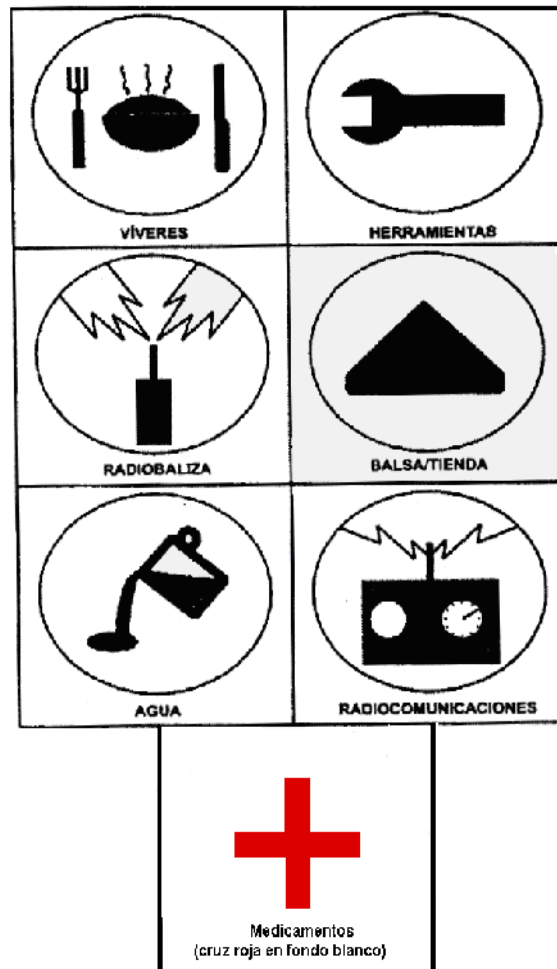
ROJO: Equipo médico y de primeros auxilios;

AZUL: Alimentos y agua;

AMARILLO: Mantas u otras indumentarias protectoras;

NEGRO: Contenido heterogéneo, como hachas, GPS u otros utensilios.

2. También se emplearán bandas de pictogramas explicativos de material reflectante, los pictogramas se ilustran a continuación:



ANEXO 4

CÓDIGO DE FRASES NORMALIZADAS PARA LOS CCS (RCC) Y SCS (RSR)

Código de frases normalizadas para los CCS (RCC) y SCS(RSR)

RJA Confirme que esta supervisando las medidas SAR

RJB Estoy supervisando las medidas SAR

RJC Siniestro notificado:

1. el buque se ha demorado
2. el buque se está hundiendo
3. el buque tiene un incendio a bordo
4. el buque ha encallado
5. el buque hace agua
6. el buque necesita remolcador

RJD La carga es:

1. peligra
2. no peligrosa
3. de hidrocarburos

RJE El buque siniestra transporta.....(número de personas a bordo)

- 1...(número de) botes salvavidas
- 2...(número de) balsas salvavidas

RJF Nombre, indicativo de llamada y estado de

Abanderamiento que se indican:

1. propietario / agente indicados

RJG La emisión MAYDAY o PAN PAN ha sido por....(indicativo de llamada de REC (CRS).

RJH Tras iniciarse las operaciones de búsqueda y salvamento se envían / se ha enviado las siguientes naves o aeronaves.

1. nave de superficie(indicativo de llamada), ETA al lugar del siniestro.
2. helicóptero SAR(indicativo de llamada),ETA al lugar del siniestro.
3. Avión SAR (indicativo de llamada), ETA al lugar del siniestro.

Code of Standard Phrases For Use Between RCCs and RSCs

RJA Confirm you are controlling SAR action

RJB I am controlling SAR action

RJC Casualty reported to me

1. overdue
2. sinking
3. on fire
4. aground
5. taking water
6. requiring

RJD Cargo is:

1. dangerous
2. not dangerous
3. oil

RJE Casualty Carried.....(number of persons on board)

- 1...(number) lifeboats
- 2...(number) life-rafts

RJF Casualty name, call-sign and flag State as indicated

1. Owners / agents as indicated

RJG MAYDAY / PAN PAN broadcast has been initiated by...(call-sign of COSAT Radio Station)

RJH Following rescue / search craft are/have been launched :

1. Surface vessel...(call. sign)ETA on-scene.
2. SAR helicopter...(call-sign) ATE on-scene
3. SAR aircraft....(call-sign) ETA on-scene..

RJJ	Pueden enviarse las naves o aeronaves SAR (indicadas) hasta (hora)	RJJ	SAR craft (as indicated) can be made available until... (time).
RJK	Número de naves o aeronaves SAR disponibles en estos momentos.	RJK	Number of SAR craft available at this Time is... (number)
RJL	¿Pueden enviar naves o aeronaves SAR (indicadas) ahora o en un futuro próximo?	RJL	Can you make SAR craft (as indicated) Available now or in near future.
RJM	Solicitamos pormenores de las naves o aeronave SAR disponibles, incluida su ETA al lugar de siniestro.	RJM	Request details of SAR craft that can be made available including ETA on-scene
RJN	La nave o aeronave SAR (indicativo de llamada) regresa a su base 1. Será sustituida por... (indicativo de llamada) ETA. 2. No será sustituida	RJN	SAR craft. (call-sign) is returning to base 1 Will be replaced by... (call-sign) ETA... 2 Will not be replaced.
RJO	El coordinador de la búsqueda de superficie designado es (indicativo de llamada)	RJO	Designated Co-ordinator Surface Search is (call-sign)
RJP	El CLS (OSC) designado es ... (indicativo de llamada)	RJP	Designated OSC is ... (call. sign)
RJQ	Los buques indicados a continuación (indicativos de llamada) están en la zona de búsqueda o a la espera en el lugar del siniestro.	RJQ	Following vessels are in area searching/ standing by casualty... (call-signs)
RJR	El nuevo datum de búsqueda es... (Lat.)... (long)... 1 El Nuevo datum de búsqueda es... (Lat.)... (long)	RJR	Search datum is... (lat)---(long) 1 New search datum is... (lat) .(long)
RJS	El área de búsqueda esta limitada por... (lat)... (long) 1 El Nuevo área de búsqueda esta limitada	RJR	Search area is bounded by... (lat)... (long) 1 New search area is bounded by(...)
RJT	la aeronave SAR esta sobrevolando / ha Sobrevolado el lugar del siniestro e indica que No hay señales de vida.	RJT	SAR aircraft is/was over casualty and Indicates no sign of life
RJU	La aeronave SAR esta sobrevolándola sobrevolando el lugar de siniestro e indica haber divisado... (número) supervivientes.	RJU	SAR aircraft is/was over casualty and and indicates. ... (number) survivors sighted.
RJV	Se ha embarcado a los superviviente en (número) balsas salvavidas	RJV	Survivors have taken to... (number) life-raft(s)
RJW	¿A que hora se encontrara (indicativo de llamada) en el lugar del siniestro?	RJW	At what time will... (call-sign) be on-scene

RJX (Sin asignar)	RJX (Not assigned)
RJY (Sin asignar)	RJY (Not assigned)
RJZ (Sin asignar)	RJZ (Not assigned)
RKA El helicóptero SAR (indicativo de Llamada) estará en situación de intentar el	RKA SAR helicóptero...(call-sign)will be in posición to attempt rescue at...(time)
RKB La tentativa de salvamento ha tenido éxito El helicóptero ha recogido...(número) Supervivientes y los esta transportando a...lugar	RKB Rescue attempt successful...(number) survivors up-lifted and being taken to...(location)
RKC La tentativa de salvamento ha fracasado Dentro de poco se hará otra tentativa.	RKC Rescue attempt unsuccessful. Will make further Attempt shortly.
RKD La tentativa de salvamento ha fracasado. Por el momento. .(indicativo de llamada) no se propone hacer otra tentativa dadas las condiciones reinantes, la autonomía de vuelo y otras razones desconocidas salvamento cuando mejoren las condiciones reinantes o a...(hora).	RKD Rescue attempt unsuccessful...(call-sign) does not intend. To make further attempt at this time because of conditions, endurance, other reasons not known
RKE Se hará otra tentativa de salvamento cuando mejoren las condiciones reinantes o a...(hora) 1 Se ha logrado recuperar...(número) supervivientes.	RKE Further rescue attempt will be made when condition improve or at...(time) 1 Number of survivors recovered is...(number)
RKH ...(número) cuerpos han sido localizados en la situación....	RKH ...(number) bodies located in position...
RKI ...(número) balsas salvavidas han sido localizadas en la situación...	RKI ...(number) life-rafts located in position...
RKJ ...(número) supervivientes han sido localizados en la situación...	RKJ ...(number) survivors located in position...
RKK ...(número) embarcaciones de supervivencia localizadas sin señales de vida han sido echadas a pique para evitar confusiones.	RKK ...(number) survival craft located with no sign of life has/have been sunk to avoid confusion
RKL ...(número) embarcaciones de supervivencia localizadas por (indicativo de llamada) han sido echada a pique tras Haberse recuperado a...(número) supervivientes.	RKL ...(number) survival craft located by...(call-sign) has/have been sunk after recovery of...(number) survivors.

RKM Todas las embarcaciones de Supervivencia han sido localizadas y Se han recuperado...(número) supervivientes	RKM All survival craft located and...(number) survivors recovered
RKN Todas las embarcaciones de supervivencia han sido localizadas. ningún superviviente.	RKN All survival craft located. No survivors
RKO ¿Durante cuanto tiempo se proponen La búsqueda?	RKO For how long do you intend. to continue search
RKP Nos proponemos terminar la búsqueda de	RKP Consider search should continue for:
1 supervivientes	1 survivors
2 cuerpo	2 bodies
3 restos de naufragio	3 wreckage
4 embarcaciones de supervivencia	4 survival craft
RKQ (No se ha asignado)	RKQ (Not assigned)
RKR No consideramos útil continuar la Búsqueda	RKR Do not consider further search can be of any
RKS Nos proponemos continuar la búsqueda	RKS Intend. continuing search
RKT No esperamos que la búsqueda continúe Después de ...(hora)	RKT Do not expect search to continue after...(time)
RKU Consideramos terminado el suceso	RKU Incident is now closed
RKV Anúlase el mensaje MAYDAY	RKV Cancel MAYDAY or PAN PAN message
RKW Nos proponemos transferir la La supervisión del suceso a (indicativo Llamada)	RKW Intend. Transferring control of incident to... (call-sign)
RKX (No se ha asignado)	RKX (Not assigned)
RKY (No se ha asignado)	RKY (Not assigned)
RKZ (No se ha asignado)	RKZ (Not assigned)

ANEXO 5
“REGIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE LA REPÚBLICA DE CUBA”
(CENTRO Y SUBCENTROS DE COORDINACIÓN)

