

**MANUAL DE**  
**BUSQUEDA Y SALVAMENTO**

**CAPITULO 9**

Ayuda de emergencia diferente a la de  
búsqueda y salvamento



## **CAPITULO 9**

### **AYUDA DE EMERGENCIA DIFERENTE A**

### **LA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

#### **1. Cuestiones generales**

1.2 Es posible que se requiera de los servicios SAR que lleven a cabo operaciones que no sean de búsqueda y salvamento y que, de no realizarse, podrían culminar en un suceso SAR, por ejemplo:

- 1º) Prestar asistencia a una aeronave que se halla en una situación grave y en peligro de siniestro, con el riesgo consiguiente para las personas a bordo;
- 2º) Alertar a las autoridades correspondientes de cualquier acción ilegal cometida contra una aeronave; y
- 3º) Prestar ayuda después de que la aeronave haya sido abandonada, para reducir al mínimo cualquier peligro futuro.

1.3 Aun en los casos en que un servicio SAR carezca de responsabilidad en una zona determinada, podrá solicitarse que asista a otras autoridades encargadas de respuestas de emergencia. En las situaciones en las que se prevea que pueda requerirse la asistencia de servicios SAR, deberán prepararse planes operacionales apropiados, en los que se incluyan disposiciones relativas a la coordinación con otras autoridades, según se requiera. Valga señalar, sin embargo, que, en muchos casos, dichos requisitos no pueden preverse, y que es posible que el personal SAR deba prestar una respuesta apropiada, sin que exista plan alguno.

#### **2. Servicios de interceptación y escolta**

2.1 El principal objetivo de los servicios de interceptación y de escolta es reducir al mínimo los retrasos en la llegada al lugar del siniestro y eliminar la búsqueda de supervivientes. En general, se proporcionará el servicio de escolta para aeronaves hasta el aeródromo adecuado más cercano que cuente con un medio de comunicación, tal como un teléfono. A menudo, las escoltas podrán proporcionar también diversos tipos de asistencia, en caso de que la nave escoltada no pueda llegar a un lugar seguro por sus propios medios.

2.2 Una escolta podrá proporcionar la asistencia siguiente:

- 1º) Apoyo moral a las personas a bordo de la nave siniestrada, asegurándoles que se dispone de asistencia inmediata;
- 2º) Realizar funciones de navegación y comunicaciones para la nave siniestrada, de forma que su tripulación pueda concentrar su atención en hacer frente a la emergencia;
- 3º) Realizar la inspección del exterior de la nave siniestrada;
- 4º) Asesorar sobre procedimientos para el amaraje forzoso de una aeronave, incluido su rumbo al amarar, o para el abandono;

- 5°) Proporcionar iluminación durante el amaraje forzoso de una aeronave, o prestar asistencia con el procedimiento de aproximación al acercarse al destino;
- 6°) Suministro inmediato de equipo de emergencia y de supervivencia transportado a bordo del medio de escolta, cuando así se requiera; y
- 7°) Dirigir a los medios de salvamento hacia el lugar del siniestro.

2.3 Durante la fase de incertidumbre, el CMS deberá alertar a medios SAR capaces de ofrecer un medio de escolta. En caso de que se pase a una fase de alerta o de socorro, el CMS deberá despachar inmediatamente el medio de escolta. Aun cuando parezca que es demasiado tarde para que el medio de interceptación lleve a cabo su misión, deberá despacharse para comenzar la búsqueda.

2.4 Se considerará que una aeronave requiere una escolta cuando:

- 1°) Su equipo de navegación o de radiotransmisión no funcione correctamente;
- 2°) Sea incapaz de mantener la altitud;
- 3°) Haya sufrido daños estructurales;
- 4°) Se haya incendiado o se sospeche que existe un incendio;
- 5°) El control de la aeronave por parte del piloto se vea impedido;
- 6°) Se sospeche que el combustible restante es insuficiente;
- 7°) Menos de tres de sus cuatro motores (o menos de dos de sus tres motores) no funcionen normalmente; o

- 8°) Se vea amenazada por cualquier otro peligro serio e inminente.

2.5 El medio de interceptación deberá recibir la siguiente información sobre la nave en peligro:

- 1°) Descripción, con inclusión de su distintivo de llamada y otras marcas de identificación;
- 2°) Situación en un momento específico y tipo de ayudas a la navegación utilizadas;
- 3°) Rumbo y deriva (o trayectoria);
- 4°) Velocidad de navegación;
- 5°) Si mantiene su altitud, va ascendiendo o descendiendo;
- 6°) Número de personas en peligro; y
- 7°) Breve descripción de la emergencia.

2.6 Al realizar una interceptación, el factor más importante es una navegación precisa por parte de la nave en peligro y del medio de interceptación.

2.7 Al entrar en contacto visual, la aeronave de interceptación adoptará normalmente una situación ligeramente por encima, detrás y a la izquierda de la nave en peligro.

2.8 Las aeronaves pueden hacer de escolta de buques.

### 3. Información de seguridad

3.1 Las autoridades SAR y los servicios meteorológicos y de navegación proporcionan información sobre seguridad aérea y marítima, tal como las previsiones meteorológicas y las advertencias de peligros para la navegación. Esta información puede contribuir a impedir que se produzcan otros sucesos SAR. Ejemplos de estos lo constitu-

yen los pronósticos meteorológicos para las operaciones SAR, los NOTAM de estado de radioayudas y aeródromos.

#### **4. Actos ilegales**

4.1 Es posible que el RCC tenga conocimiento o crea que una aeronave está siendo sometida a interferencia ilícita. Por lo general, las Dependencias ATS tendrán conocimiento de ello con anterioridad y asumirán responsabilidad ante la situación. El RCC deberá declarar una fase de alerta, informar a las autoridades apropiadas, y organismos especificados en los planes de operación, y comenzar los preparativos para posibles operaciones SAR, según se requiera.

#### **5. Búsqueda y salvamento fuera del área de responsabilidad de un RCC**

5.1 Es posible que los servicios SAR reciban solicitudes de asistencia de otros servicios de emergencia en zonas que no se encuentran dentro de su área normal de responsabilidad. Valga citar como ejemplos de estas situaciones las siguientes:

- 1º) SAR en estuarios, ríos, lagos, puertos y zonas inundadas;
- 2º) Salvamento de personal herido en zonas terrestres remotas o INACcesibles o en zonas accesibles por agua pero no por tierra, tal como los acantilados costeros;
- 3º) Accidentes graves con un número importante de víctimas; y
- 4º) Evacuación médica, cuando los servicios primarios no pueden realizar la misión, como por ejemplo por buque desde una pequeña isla costera, cuando las condiciones meteorológicas impiden la evacuación aérea.

5.2 En situaciones excepcionales, es posible que la única forma de salvar a

personas que se encuentran en tierra firme de un peligro inminente de verse atrapadas en la costa o en una pequeña isla sea por mar. Ejemplos de estas situaciones son los incendios forestales, las erupciones volcánicas y los accidentes industriales que producen descargas de materias potencialmente peligrosas. Cuando se produce este tipo de situación, es posible que los servicios SAR sean el único Servicio de emergencia capaz de llevar a cabo la evacuación.

#### **6. Ingreso a una propiedad privada**

6.1 El ingreso a una propiedad privada sin autorización previa constituye una violación al derecho de la propiedad; por esto y como practica general, el personal del RCC / RSC a cargo y las unidades de salvamento en el desempeño de la misión SAR, deben obtener el permiso del propietario u ocupante de la propiedad privada antes de ingresar a la misma.

6.2 Lo único que excusa a lo anterior, es que toda violación a la misma se justifica ante la necesidad de ingresar para efectuar el salvamento de vidas humanas, o para pasar por la propiedad elementos o personal para auxiliar a una aeronave en emergencia. O bien, para instalar en forma temporaria una tubería de agua con intención de prevenir incendios o extinción del mismo, etc. Naturalmente, deberá hacerse todo esfuerzo posible para evitar o reducir al mínimo los daños a la propiedad en cuestión .

#### **7. Plan de emergencia para aeródromos**

7.1 En el anexo 14 del Convenio sobre aviación civil internacional se presenta un plan de emergencia de aeródromos, que tiene como objetivo reducir al mínimo el número de lesiones corporales y la importancia de los daños a la propiedad resultantes de una emergencia. Dichos planes giran en torno a los servicios de emergencia y recursos a disposición del aeródromo y de las organizaciones locales del servicio de emergencia. Deberá promoverse la cooperación y

coordinación entre el explotador del aeródromo y el RCC de jurisdicción, de manera que se proporcionen asistencia mutua.

7.2 Junto con las organizaciones locales que proporcionan servicios SAR, los aeródromos deberán adoptar las medidas necesarias para llevar a cabo el salvamento en el agua, si fuere necesario, y para el tratamiento de gran número de víctimas en las inmediaciones de sus instalaciones. Para mejorar la eficiencia del plan, deberá someterse a prueba, de ser posible en ejercicios conjuntos.

7.3 Los explotadores de los aeródromos adquieran conocimientos sobre la organización, la capacidad y las limitaciones del servicio SAR; y

7.4 Los medios SAR se familiaricen con la distribución del aeródromo, instalaciones de apoyo y puntos de acceso.

7.5 Los Aeródromos y Aeropuertos elaboren una GUIA SAR, la que deberá estar disponible en el RCC de jurisdicción.