

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

"Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**EL DIRECTOR GENERAL (E) DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

En ejercicio de sus facultades legales y, en especial, las que le confieren los artículos 1782 y 1844 del Código de Comercio, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 2 y 4 numerales 7 y 8 del Decreto 1294 de 2021, el Decreto 1627 de 2023, y

**CONSIDERANDO:**

Que la República de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en Chicago en 1944, el cual se encuentra aprobado mediante la Ley 12 de 1947 y que, en tal virtud, debe dar cumplimiento a dicho Convenio.

Que, de conformidad con el artículo 37 del mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Estados miembros se comprometieron a colaborar con el fin de alcanzar el más alto grado de uniformidad posible en sus regulaciones aeronáuticas, para lo cual la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creada mediante dicho Convenio, ha adoptado normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que se encuentran contenidos en los Anexos a dicho Convenio y en otros documentos publicados por ella, las cuales deben seguirse por tales Estados en el desarrollo de sus regulaciones locales, especialmente los que refieren a la atención de aeronaves en peligro dispuestos en el Anexo 12.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 47 de la Ley 105 de 1993, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 5º del Decreto 260 de 2004 modificado por el artículo 2º del Decreto 823 de 2017, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los mencionados Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Que el referido Anexo 12 al Convenio de Chicago, denominado "Búsqueda y salvamento", contiene una serie de normas y métodos recomendados internacionales que aplican para el establecimiento, mantenimiento y operación de los servicios de búsqueda y salvamento en los territorios de los Estados contratantes y en alta mar, así como a la coordinación de esos servicios entre Estados.

Que, en concordancia con lo establecido en el artículo 1844 del Código de Comercio, la búsqueda, rescate, asistencia técnica y salvamento de aeronaves se sujetará a lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC.

Que, para facilitar el logro del propósito de uniformidad en sus reglamentaciones aeronáuticas, según el citado Artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944, varios Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a través de sus respectivas autoridades aeronáuticas, implementaron el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), mediante el cual vienen preparando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), también con fundamento en los Anexos al Convenio

**RESOLUCIÓN NÚMERO**           # 0 2 1 0 2           **DE**           13 OCT. 2023          

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

sobre Aviación Civil Internacional, en espera de que los Estados participantes desarrollen y armonicen sus reglamentos nacionales en torno a tales LAR.

Que la UAEAC es miembro del SRVSOP, según el convenio suscrito por la Dirección General de la Entidad el día 26 de julio de 2011, mediante el cual acordaron la armonización de los RAC con los LAR propuestos por el Sistema a sus miembros, con lo cual se lograría, también, mantenerlos armonizados con los Anexos promulgados por la OACI, con los reglamentos aeronáuticos de los demás Estados suscriptores del Convenio de Chicago y, especialmente, con los de los Estados latinoamericanos miembros del SRVSOP.

Que, mediante Resolución número 00935 del 24 de abril de 2015, publicada en el Diario Oficial número 49.518 el 21 de mayo de 2015, la UAEAC, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la norma RAC 98, denominada "Búsqueda y salvamento aéreo", desarrollando para Colombia los estándares técnicos contenidos en el Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que contó con una única enmienda hecha por medio de la Resolución 02161 del 25 de julio de 2016 por la cual se añadió una necesidad local sobre los gastos que ocasione una operación SAR.

Que, mediante la Resolución número 06352 del 14 de noviembre de 2013, la UAEAC adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, publicada como RAC 11.

Que, mediante la Resolución número 01866 del 29 de septiembre de 2020, la UAEAC, en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la norma RAC 212 denominada "Servicio de búsqueda y salvamento", desarrollando para la Colombia los estándares técnicos contenidos en el Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y armonizando los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos.

Que, teniendo en cuenta las preguntas de protocolo (PQs) expuestas por la auditoría USOAP realizada por la OACI a la UAEAC durante el año 2021, se hace necesario replantear algunos aspectos de la norma RAC 212 con el fin de dar aplicación a las medidas correctivas propuestas por dicho USOAP con relación al proveedor de los servicios SAR, los centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento, así como al personal SAR y su capacitación.

Que, así mismo, con base en las disposiciones del Decreto 1294 de 2021, es necesario actualizar la norma RAC 212 en relación con las dependencias de la UAEAC responsables de los servicios de búsqueda y salvamento.

Que, se hace necesario ajustar y actualizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia conforme a la metodología y estructura previstas en dicha Resolución 06352 de 2013, y de conformidad con la enmienda 18 al Anexo 12 de la OACI, aplicable desde el 22 de noviembre de 2007.

Que, en mérito de lo expuesto,

**RESUELVE:**



**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**ARTÍCULO PRIMERO.** Modifíquese en su integridad la norma RAC 212 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará así:

**"RAC 212  
SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

**CAPÍTULO A  
GENERALIDADES**

**212.001 Aplicación**

- (a) Este reglamento se debe aplicar al proveedor del servicio de búsqueda y salvamento (PSAR) en la región o regiones de búsqueda y salvamento designadas por la UAEAC para suministrar el servicio SAR, según lo establecido en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sus Anexos y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- (b) El PSAR debe tomar las medidas necesarias para que el servicio SAR se establezca y se preste de acuerdo con las disposiciones de este reglamento.

**212.005 Marco operacional para los servicios de búsqueda y salvamento**

- (a) El Proveedor de los Servicios SAR (PSAR) debe asegurar que:
  - (1) Se disponga, en forma individual o en cooperación, de lo necesario para establecer y ejecutar prontamente los servicios de búsqueda y salvamento para asegurar que se provea asistencia a las personas en peligro. Dichos servicios deben prestarse durante las 24 horas del día;
  - (2) Los componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento tienen un marco jurídico, una autoridad competente, recursos organizados, instalaciones de comunicaciones, infraestructura adecuada y personal especializado en funciones de coordinación y operacionales;
- (b) Las regiones de búsqueda y salvamento tengan definidos los límites dentro de las que se habrá de prestar estos servicios, que las mismas no tengan partes comunes y que las regiones vecinas sean contiguas;
- (c) Las regiones de búsqueda y salvamento coincidan con las correspondientes regiones de información de vuelo y, en el caso de las regiones sobre alta mar, con las regiones de búsqueda y salvamento marítimas;
- (d) Un punto de contacto de búsqueda y salvamento esté designado para la recepción de los datos de socorro COSPAS-SARSAT. Asimismo, se habilitará y mantendrá actualizado un registro oficial de balizas de 406 MHz, cuyos datos deben estar a disposición de los proveedores de servicios SAR;
- (e) Se establezcan acuerdos con otros Estados para reforzar la cooperación y coordinación en materia de búsqueda y salvamento estableciendo las condiciones de entrada de las brigadas de búsqueda y salvamento de un Estado en el territorio de los demás si lo solicitare. Estos acuerdos deben

AL

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

también prever facilidades para la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades;

- (f) Se coopere para establecer los servicios de búsqueda y salvamento dentro de una misma región SAR. Esta cooperación puede ser en la forma de un Comité SAR Regional;
- (g) Cuando todo el espacio aéreo este incluido dentro de una región de búsqueda y salvamento asociada con un centro coordinador de salvamento situado en otro Estado, el primer Estado debe indicar al proveedor del servicio SAR que establezca un subcentro de salvamento que dependa del centro coordinador de salvamento, siempre que este arreglo aumente la eficiencia de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio;
- (h) En las partes de alta mar o las zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de establecer servicios de búsqueda y salvamento, se determine sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea;
- (i) Cuando se haya aceptado la misión de prestar servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas, en forma individual o en cooperación con otros Estados, se deben tomar las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y se presten de acuerdo con las disposiciones de este reglamento.

#### **212.010 Definiciones y abreviaturas**

- (a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

**Aeronave de búsqueda y salvamento (aeronave SAR).** Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las misiones de búsqueda y salvamento.

**Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado.** Autoridad para la aviación de Estado (militar, de aduana o de policía) y ente coordinador ante la autoridad de aeronáutica civil colombiana, en cabeza de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, de conformidad con el Decreto 2937 de 2010, que cuenta con un comité interinstitucional creado por el mismo Decreto, para el enlace y coordinación con las distintas fuerzas e instituciones, integrado por representantes de la Aviación del Ejército, la Aviación Naval, la propia FAC, la División de Aviación de la Policía Nacional y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

**Aviación de Estado.** La ejecutada con aeronaves de Estado (militares, de aduana o de policía).

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

**AMVER.** Sistema cooperativo internacional de notificación de barcos con cobertura mundial al que pueden interrogar todos los centros coordinadores de salvamento. Algunos Estados parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional también operan sistemas regionales de notificación de barcos.



RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

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

**Brigada o unidad de búsqueda y salvamento (Brigada o Unidad SAR).** Recurso móvil compuesto por personal competente y dotado de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.

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

**Centro de control de área (ACC).** Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

**Centro coordinador de salvamento CCS (RCC, por su sigla en inglés).** Dependencia de la UAEACAEROCIVIL encargada de promover la organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de apoyar la coordinación de la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

***Nota.** – La expresión CCS (RCC) se aplicará tanto a centros aeronáuticos como marítimos, utilizándose CCSA (ARCC) o CMS (MRCC) cuando lo exija el contexto.*

**Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC).** Centro coordinador de salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento, tanto aeronáuticas como marítimas; está conformado por la UAEAC y la autoridad marítima de Colombia (DIMAR).

**Coordinador nacional SAR.** Persona(s) u organismo(s) perteneciente(s) a una administración que tiene(n) a su cargo la responsabilidad general de establecer y prestar servicios SAR y de asegurar que la planificación de dichos servicios se coordine debidamente.

**DONA.** Dirección de Operaciones de Navegación Aérea de la Secretaría de Servicios de Navegación Aérea de la UAEAC.

**Equipo médico de monitoreo.** Dispositivos médicos dispuestos a bordo de una aeronave para verificar la condición clínica del paciente y permiten determinar posibles acciones a seguir.

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

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

*AV*

**RESOLUCIÓN NÚMERO**           # 0 2 1 0 2           **DE**           13 OCT. 2023          

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

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

*i. **Fase de incertidumbre (INCERFA).** Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.*

*ii. **Fase de alerta (ALERFA).** Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.*

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

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

**Manual Descriptivo de Organización (MADOR)** Documento del PSAR en donde deben incluirse las funciones, estructura, descripción de puestos de trabajo y otros detalles de la organización del servicio SAR. El Apéndice 6 de este reglamento presenta una guía para la elaboración de dicho manual, cuya primera versión y posteriores enmiendas deberán recibir la aprobación de la SAA.

**Manual del proveedor SAR (MANSAR).** Documento que debe contener los cargos y posiciones de los principales funcionarios del PSAR, así como una declaración de los deberes y responsabilidades de las posiciones de jefatura y supervisión. El Apéndice 7 de este Reglamento presenta una guía para su elaboración, cuya primera versión y posteriores enmiendas deberán recibir la aprobación de la SAA.

**NOTAM.** Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

**Operación de salvamento a gran escala.** Servicio de búsqueda y salvamento que se caracteriza por la necesidad de prestar auxilio inmediato a un gran número de personas en peligro, de tal forma que los medios que están normalmente a disposición de las autoridades de búsqueda y salvamento resultan insuficientes.

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

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

**Plan nacional de operaciones SAR.** Documento desarrollado por el PSAR que contiene las recomendaciones adoptadas por el Estado colombiano para atender las operaciones SAR.



**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**Proveedor de servicios de búsqueda y salvamento (PSAR).** Organización que ha sido expresamente autorizada o designada por la UAEAC para proveer, en su representación y en concordancia con los reglamentos aplicables, los servicios de búsqueda y salvamento en una determinada región de búsqueda y salvamento.

**Programa nacional de instrucción para especialistas SAR.** Programa provisto por el PSAR que fija una hoja de ruta de cualificación del talento humano que se desempeña en dicho servicio, de acuerdo con las exigencias de los diferentes cargos de este servicio. El programa se fundamenta en los lineamientos y normativa de las autoridades nacionales e internacionales en atención a la necesidad de estandarizar procedimientos y mantener una línea de conocimientos y competencias que han de ser desarrolladas a través de un plan continuo y permanente para atender de manera eficaz la prestación del servicio.

**Región de búsqueda y salvamento (SRR, por su sigla en inglés).** Área de dimensiones definidas adscrita al Centro Coordinador de Salvamento, dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

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

**Sistema COSPAS – SARSAT.** Sistema satelital mundial proyectado para detectar balizas ELT, EPRB, PLB de socorro que transmiten en las frecuencias de 121,5 MHz o 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 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.

**Servicio de búsqueda y salvamento.** El desempeño de funciones de supervisión, comunicación, coordinación, búsqueda y salvamento, en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica, mediante la utilización de recursos públicos y/o privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

**Servicio de alerta (ALR).** Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos, según convenga.

**Subcentro de salvamento SCS (RSC, por su sigla en inglés).** Dependencia subordinada al Centro Coordinador de Salvamento Conjunto, establecido para complementar la función de éste según determinadas disposiciones de las autoridades competentes.



# 0 2 1 0 2

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO** \_\_\_\_\_**DE** \_\_\_\_\_

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

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

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

(b) Las abreviaturas y acrónimos que se utilizan en este reglamento tienen el siguiente significado:

<b>AAC</b>	Autoridad de aviación civil.
<b>AT</b>	Comunicaciones aeroterrestres.
<b>AIP</b>	Publicación de información aeronáutica.
<b>ATS</b>	Servicios de tránsito aéreo.
<b>AAAES</b>	Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado.
<b>CEA</b>	Centro de Estudios Aeronáuticos.
<b>CMS</b>	Coordinador misión SAR.
<b>COSPAS</b>	Sistema Espacial para Búsqueda de Naves en Peligro.
<b>CS</b>	Coordinador nacional SAR.
<b>DASNA</b>	Dirección de Autoridad a los Servicios de Navegación Aérea.
<b>DIMAR</b>	Dirección General Marítima.
<b>DONA</b>	Dirección de Operaciones de Navegación Aérea.
<b>ELT</b>	Equipo transmisor localizador de emergencia.
<b>FAC</b>	Fuerza Aeroespacial Colombiana.
<b>FIR</b>	Región de información de vuelo.
<b>GADSS</b>	Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos.
<b>IAMSAR</b>	Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento.
<b>JRCC</b>	Centro coordinador de salvamento conjunto (aeronáutico y marítimo).



**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

<b>km</b>	Kilómetro(s).
<b>LAR</b>	Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos.
<b>MADOR</b>	Manual descriptivo de organización del PSAR.
<b>MANSAR</b>	Manual del proveedor SAR.
<b>MAYDAY</b>	Señal internacional radiotelefónica de socorro, repetida tres veces.
<b>MEDEVAC</b>	Evacuación aérea de una persona(s) por motivos médicos.
<b>MHz</b>	Megahercio(s).
<b>MPZL</b>	FIR Panamá.
<b>MRO</b>	Operación de salvamento a gran escala.
<b>NM</b>	Milla(s) náutica(s).
<b>OACI</b>	Organización de Aviación Civil Internacional.
<b>OMI</b>	Organización Marítima Internacional.
<b>PAN-PAN</b>	Señal internacional radiotelefónica de urgencia. Repetida tres veces, indica incertidumbre o alerta, y va seguida de un mensaje acerca de la naturaleza de la urgencia.
<b>PNI</b>	Plan nacional de instrucción.
<b>PSAR</b>	Proveedor de servicios de búsqueda y salvamento.
<b>RAC</b>	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
<b>RCC</b>	Centro coordinador de salvamento.
<b>RSC</b>	Subcentro de salvamento.
<b>SAA</b>	Secretaría de Autoridad Aeronáutica.
<b>SAR</b>	Búsqueda y salvamento.
<b>SARSAT</b>	Localización por satélite para búsqueda y salvamento.
<b>SKEC</b>	FIR Barranquilla.
<b>SKED</b>	FIR Bogotá.
<b>SRR</b>	Región de búsqueda y salvamento.
<b>SRU</b>	Unidad de búsqueda y salvamento.
<b>UAEAC</b>	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** \_\_\_\_\_

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**UNGRD** Unidad Nacional de Gestión de Riesgos de Desastres.

**212.020 Servicios de búsqueda y salvamento**

- (a) Es responsabilidad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad de aviación civil de la República de Colombia, la gestión del servicio de búsqueda y salvamento (SAR) de aeronaves civiles extraviadas o accidentadas en las regiones de búsqueda y salvamento (SRR) de Colombia. En tal virtud, la UAEAC dispondrá lo necesario para que se establezcan y se presten prontamente servicios SAR dentro de las SRR asignadas a Colombia durante las 24 horas del día, los 365 días del año y para asegurar que se preste asistencia a las personas en peligro.

***Nota.** – La Región SAR Colombia se encuentra definida en el párrafo 212.105(a) y el Apéndice 5 de este reglamento; la conformación del territorio colombiano se encuentra determinado en el Artículo 101 de la Constitución Política.*

- (b) La UAEAC dispondrá lo necesario para la prestación del servicio SAR en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de proporcionar dicho servicio, para lo cual podrá celebrar acuerdos regionales de navegación aérea y/o acuerdos interadministrativos con otras entidades del Estado Colombiano. Cuando la UAEAC acepte la misión de prestar servicios SAR en dichas áreas, en forma individual o en cooperación con otros Estados, tomará las medidas necesarias para que dichos servicios se establezcan y presten de conformidad con las disposiciones contenidas en este reglamento, en concordancia con lo previsto en el Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Documento 9731 de la OACI (Manual IAMSAR).

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

- (c) Los componentes básicos del servicio SAR ofrecido en Colombia, comprenderán:
- (1) El marco jurídico, integrado por los artículos 2, 11, 24, 26, 78 y 101 de la Constitución Política, la Parte Segunda del Libro V del Código de Comercio, particularmente el Capítulo VIII, el artículo 1844 sobre "búsqueda, rescate, asistencia y salvamento", la Ley 1523 de 2012, la Ley 1575 de 2012, el Decreto 1294 de 2021 y el presente reglamento;
  - (2) La UAEAC, como autoridad aeronáutica de la República de Colombia;
  - (3) Recursos organizados, instalaciones de comunicaciones, infraestructura adecuada, mobiliario, vehículos, equipos, obras civiles y demás recursos logísticos destinados por la UAEAC o las entidades de apoyo, a través de convenios interadministrativos, para la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento;

*AL*

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (4) Las entidades de apoyo que suscriban acuerdos de ayuda mutua para las labores de búsqueda y salvamento; y
- (5) El personal especializado y suficiente en el ejercicio de coordinaciones y ejecución de operaciones SAR.
- (d) En la gestión del servicio SAR, la UAEAC establecerá las estrategias y procedimientos del caso para mejorar la prestación de este, incluyendo aspectos de planificación, ejecución, instrucción y arreglos de cooperación a nivel nacional e internacional.
- (e) La UAEAC dispondrá todo lo necesario para que se proporcione asistencia a las aeronaves en dificultades y a los sobrevivientes de accidentes de aviación, independientemente de la nacionalidad, sexo, raza, religión o condición jurídica de las personas o circunstancias en las que estas encuentren.
- (f) Para la prestación del servicio SAR se utilizarán las brigadas de búsqueda y salvamento y otras instalaciones y servicios disponibles, bajo la coordinación del RCC y/o RSC designado, para ayudar a cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia, o a sus ocupantes.
- (g) Cuando en la misma zona se presten servicios RCC aeronáuticos y marítimos independientes, los mismos concertarán la más estrecha coordinación, compatibilidad y cooperación entre sus servicios.
- (h) La UAEAC facilitará la compatibilidad y cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos con los marítimos. Al efecto, coordinará las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas, cuando sea viable a través del JRCC (Centro Coordinador de Salvamento Conjunto) y/o de acuerdo con los convenios previamente establecidos.

## **CAPITULO B** **ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LOS SERVICIOS SAR**

### **212.100 Requisitos generales para el prestador de servicios de búsqueda y salvamento (PSAR)**

- (a) El PSAR debe:
  - (1) Cumplir la finalidad de los servicios de búsqueda y salvamento en el desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones;
  - (2) Estar estructurado de manera que pueda desarrollar eficazmente las siguientes funciones:
    - (i) Recibir, acusar recibo y retransmitir notificaciones de socorro de los puestos de alerta;

AL

13 OCT. 2023

RESOLUCIÓN NÚMERO

#02102

DE

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (ii) Coordinar la búsqueda;
  - (iii) Coordinar el salvamento y transporte de los supervivientes a un lugar seguro;
  - (iv) Ofrecer asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica; y
  - (v) Coordinar acompañamiento y/o escolta en casos necesarios.
- (b) El PSAR debe asegurar que los servicios a prestar por el SAR sean de conformidad con las disposiciones de este reglamento y de conformidad con los acuerdos nacionales y regionales de Búsqueda y Salvamento; ello implica la determinación del servicio de búsqueda y salvamento de la aviación civil que debe suministrar para la navegación aérea internacional dentro de las regiones de búsqueda y salvamento a ella asignadas;
- (c) El PSAR debe establecer y gestionar su organización de acuerdo con una estructura que respalde una prestación de servicios segura, eficaz y continuada. La estructura organizativa debe definir:
- (1) La jerarquía, las obligaciones y las responsabilidades de los titulares de los puestos; y
  - (2) Las relaciones y estructuras jerárquicas entre las distintas partes y procesos de la organización;
- (d) El PSAR debe emplear a personal debidamente calificado para garantizar la prestación de sus servicios de búsqueda y salvamento de forma segura, eficaz, continuada y sostenible. En este contexto se deben establecer las políticas de contratación y formación del personal oportunas.
- (e) El PSAR debe:
- (1) Establecer un centro coordinador de salvamento asociado que se extienda sobre un área que exceda de su espacio aéreo soberano, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea vigente, cuando la autoridad competente así lo estime;
  - (2) Asegurar que el RCC y RSC deben facilitar la compatibilidad y cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico con los marítimos, en los casos necesarios, así como todo lo inherente a la coordinación civil – militar.

### **212.105 Región de búsqueda y salvamento Colombia**

- M*
- (a) La región de búsqueda y salvamento de responsabilidad de Colombia comprende todo el territorio bajo la soberanía de la República de Colombia, según lo dispuesto en el artículo 101 de la Constitución Política y las regiones de información de vuelo Barranquilla y Bogotá (FIR SKEC y SKED), el área terminal San Andrés (TMA SPP) y el sector norte de la región de información de vuelo Panamá (FIR MPZL – CTA NORTH SCTR) que se extiende

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

principalmente sobre una porción del mar territorial colombiano en el Caribe (véase el Apéndice 5 de este reglamento).

**Nota.** – *Información adicional de la región de búsqueda y salvamento, así como de los servicios prestados en esta se encuentran en la AIP, GEN 3.6*

- (b) Con el propósito de alcanzar la mejor cobertura en la prestación del servicio SAR, esta región podrá subdividirse en subregiones o extenderse a otras regiones de información de vuelo (FIR) adyacentes en Estados limítrofes, previos los acuerdos con los respectivos Estados.

**212.110 Documentaciones del PSAR**

- (a) El PSAR debe contar con un manual descriptivo de la organización del proveedor (MADOR) conforme a la guía presentada en el Apéndice 6 de este reglamento.
- (b) El PSAR debe elaborar e implementar un manual de un organismo SAR (MANSAR). En el conforme a la guía presentada en el Apéndice 7 de este reglamento.

**212.115 Responsabilidades y funciones del proveedor SAR (PSAR)**

- (a) El PSAR debe garantizar a la UAEAC que los servicios de búsqueda y salvamento suministrados sean completos, oportunos y de la calidad requerida dentro de la SRR de Colombia.
- (b) El PSAR debe establecer en su MANSAR los procedimientos para mejorar la provisión del servicio, incluyendo aspectos de planificación, gestión e instrucción con acuerdos de cooperación a nivel nacional e internacional.
- (c) El PSAR, con aprobación de la SAA, debe establecer en su MANSAR los procedimientos para lograr una óptima coordinación civil-militar.
- (d) El PSAR, con aprobación de la SAA, debe establecer en su MANSAR los programas de mejora que tiendan a optimizar el servicio, reducir los problemas sistémicos y examinar las posibilidades que ofrecen las metodologías de gestión de riesgos para la adecuada respuesta SAR y del rendimiento del sistema SAR.
- (e) En casos de operaciones de salvamento a gran escala (MRO), el PSAR debe gestionar acuerdos y procedimientos especiales conjuntos con los explotadores de aeronaves y otras organizaciones para la atención de este tipo de sucesos, incluida la asistencia a los familiares de las víctimas de accidentes.
- (f) El PSAR, al facilitar ayuda a las aeronaves en peligro y a los supervivientes de accidentes de aviación, lo debe hacer prescindiendo de nacionalidad y condición jurídica de las personas o de las circunstancias en que estas se encuentren.
- Al* (g) El PSAR que presta el servicio de búsqueda y salvamento debe utilizar personal capacitado en emergencias, instalaciones y otros servicios

RESOLUCIÓN NÚMERO

# 0 2 1 0 2

DE

13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

disponibles para ayudar a los ocupantes de cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia.

- (h) Cuando en la misma zona se presten servicios RCC aeronáuticos y marítimos independientes, la UAEAC, a través del PSAR, debe planificar y ejecutar sus procedimientos en la más estrecha coordinación.
- (i) El PSAR debe redactar en su MANSAR los procedimientos facilitando la compatibilidad y cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos con los marítimos; estableciendo al efecto, según corresponda, centros coordinadores de salvamento conjuntos y/o acuerdos operacionales.
- (j) El PSAR debe establecer acuerdos con los explotadores de aeronaves que estén afectados a fin de obtener información útil sobre los datos de seguimiento de las aeronaves que ayuden a determinar la última posición conocida de las aeronaves.
- (k) El PSAR debe elaborar un programa nacional de instrucción que contenga el plan de instrucción inicial, periódica o especializada para su personal y el externo a su organización que colabore o pueda colaborar con el servicio SAR. El plan debe detallar, en orden de prioridad, el tipo de instrucción que se impartirá durante el período establecido.
- (l) El PSAR debe incluir en el MANSAR los procesos de calificación y titulación del personal que intervendrá en las operaciones de búsqueda o salvamento, o en ambos servicios.
- (m) El PSAR debe llevar un registro de instrucción de sus funcionarios técnicos, así como del personal externo que pueda apoyar las misiones de búsqueda y salvamento.

#### **212.120 Centros coordinadores de salvamento (RCC), subcentros de salvamento (RSC) y puestos de alerta**

##### (a) Funciones del RCC y del RSC:

- (1) *Centro coordinador de salvamento (RCC)*. Dependencia de la UAEAC (Centro Coordinador Colombia: RCC-BOG-SPOC) establecido para gestionar y coordinar las situaciones de emergencias aéreas y, como tal, responsable de activar los recursos necesarios y más adecuados para resolver estas y establecer el plan de operaciones SAR para la ejecución de operaciones SAR dentro de la región de búsqueda y salvamento SAR asignada a Colombia.

**Nota.** – La UAEAC establecerá en Colombia uno o más centros, subcentros (RCC, RSC), dependiendo de las necesidades operacionales propias del Estado colombiano.

- (2) *Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC)*. Estructura conformada por la autoridad de aeronáutica civil y la autoridad marítima de Colombia, encargada de la gestión SAR, tanto aeronáutica como marítima.



**RESOLUCIÓN NÚMERO**           # 0 2 1 0 2           **DE**           13 OCT. 2023          

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**Nota.** – *Previa autorización de la UAEAC, el CCS RCC asume las funciones de JRCC en coordinación con la autoridad marítima colombiana (DIMAR) y la autoridad de aviación de Estado (AAAES). De igual forma, cuando así se requiera o por solicitud expresa de la DIMAR (MRSC), la AAAES (ARSC) o cualquier explotador, el JRCC será activado por medio del CCS RCC.*

- (3) *Subcentro de salvamento SCS (RSC).* Dependencia subordinada al RCC, para complementar la función del RCC, conforme con el plan de operaciones SAR.

**Nota.** – *El RSC se podrá establecer transitoriamente, si el CMS designado lo determina por distancia y medios disponibles a la zona del evento, en una base de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, la Armada Nacional, la Policía Nacional, el Ejército, la Dirección Nacional de Bomberos (DNBC) o la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), de acuerdo con los convenios de cooperación interinstitucional existentes.*

- (4) *Puesto de alerta.* Estructura conformada por los servicios a la navegación aérea dispuestos en el Estado colombiano, así como toda instalación destinada a servir de intermediaria entre una persona que notifica una emergencia y un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento.

- (5) La ubicación del RCC, el JRCC, el RSC y puestos de alerta al interior del territorio colombiano será la prevista en la AIP, GEN 3.6.

- (b) *Cobertura del servicio de búsqueda y salvamento.* Sin perjuicio de la colaboración que el RCC, el JRCC y el RSC se presten entre sí o con los países vecinos, el servicio SAR de Colombia tendrá la siguiente cobertura:

- (1) El RCC tendrá cobertura total sobre las regiones SAR de que trata la sección 212.105 del presente reglamento y todos aquellos espacios asignados por la OACI al cuidado del servicio de búsqueda y salvamento de Colombia.

- (2) El RSC tendrá cobertura a partir de los 9 km (5 NM) del aérea de responsabilidad aeroportuaria y hasta la distancia que el RCC le asigne. No obstante, en caso de ser necesario, el RSC prestará apoyo dentro de los aeropuertos y su área de influencia, a solicitud del explotador del aeropuerto o los servicios de emergencia de este, al ser parte del plan de emergencia.

- (c) El RCC, el JRCC, los RSC y los puestos de alerta, según corresponda, deberán establecer los horarios de operación, de modo que se cuente con personal disponible las 24 horas del día, debidamente capacitado, entrenado, y con dominio del idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas, a fin de expandir y facilitar la red de notificación de emergencias.

- AL* (d) El personal del RCC, JRCC y RSC que participe en las comunicaciones radiotelefónicas deberá tener conocimientos del idioma inglés (habilidad

# 0 2.1 0 2

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO****DE**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

lingüística B1-B2 conversacional, según el Marco Común Europeo), lectura de mapas, rutas y patrones de búsqueda, para lo cual debe contar con una herramienta de soporte lógico y demás aspectos, en concordancia con el Documento 9731 de la OACI (IAMSAR), Vol. I *Formación, calificación, titulación o certificación y ejercicios*.

- (e) El PSAR, en coordinación con la UAEAC y organizaciones privadas y estatales que posean recursos para apoyar al servicio SAR, debe establecer los acuerdos necesarios para la provisión de los Servicios SAR.

### **212.125 Comunicaciones de búsqueda y salvamento**

- (a) El PSAR debe asegurar que todo centro coordinador de salvamento disponga de medios de comunicación en ambos sentidos rápidos y seguros con:
- (1) El JRCC;
  - (2) Las dependencias ATS correspondientes;
  - (3) Los RSC asociados;
  - (4) Las estaciones apropiadas que facilitan marcaciones y posiciones;
  - (5) Cuando corresponda, una estación de radio costera que pueda alertar a las embarcaciones que se encuentran en la región y comunicarse con ellas;
  - (6) El puesto central de brigadas SAR en la región;
  - (7) Todos los RCC marítimos de la región y los RCC aeronáuticos, marítimos o conjuntos de las regiones adyacentes;
  - (8) La oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica designada;
  - (9) Las brigadas SAR o entidades de apoyo;
  - (10) Los puestos de alerta; y
  - (11) El centro de control de misiones COSPAS – SARSAT que preste servicios a la región SAR.

**Nota.** – *Los RCC marítimos están indicados en los documentos pertinentes de la Organización Marítima Internacional.*

- (a) El PSAR debe asegurar que cada subcentro de salvamento disponga de medios de comunicación rápidos, seguros y de fácil acceso con el JRCC y, además, con:

- N*
- (1) Los RSC adyacentes y RCC al cual se encuentre adscrito;
  - (2) La oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica;

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (3) Las brigadas de SAR o entidades de apoyo adscritas al mismo; y
- (4) Los puestos de alerta.

### **212.130 Brigadas de búsqueda y salvamento**

- (a) El PSAR debe designar como brigadas o unidades SAR a organismos públicos o privados que suscriban acuerdos de ayuda mutua con el RCC y se encuentren debidamente situados, equipados, dotados y entrenados, así como quienes tengan el deber legal de socorro, para llevar a cabo operaciones SAR.

**Nota 1.** – *Conforme con lo previsto en las Leyes 1523 de 2012 y 1575 de 2012, la UAEAC, a través del PSAR, podrá concertar acciones y esfuerzos con otras entidades públicas con el propósito de asistir, de forma rápida y segura, a las aeronaves y personas en peligro.*

**Nota 2.** – *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 determinan mediante acuerdos regionales de navegación aérea y operacional con organismos públicos y privados para las labores de búsqueda y salvamento, están especificados en las correspondientes publicaciones de los planes de navegación aérea y del documento sobre las instalaciones y servicios.*

- (b) El PSAR debe incorporar como partes del plan de operaciones SAR, a elementos de los organismos públicos o privados que, aunque no sean apropiados para funcionar como brigadas SAR; puedan, no obstante, participar en las operaciones SAR a través de cartas de acuerdos operacionales aprobados por la UAEAC.
- (c) Las brigadas SAR deberán estar adscritas, mediante el formato establecido por la UAEAC, al RCC y/o al RSC establecido para operar en la zona.

### **212.135 Equipos y suministros de búsqueda y salvamento**

- (a) Toda brigada SAR que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento estará dotada con el equipo apropiado para localizar de la manera más rápida posible el lugar de un accidente y prestar ayuda adecuada en dicho lugar.

- (b) El PSAR debe asegurar que:

- (1) Toda brigada SAR cuente con medios rápidos y seguros para comunicarse en ambos sentidos con otras instalaciones de búsqueda y salvamento que intervengan en la operación y con el equipo adecuado de recuperación de personas.

- (2) Toda aeronave SAR estará equipada con lo necesario para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de socorro y en la frecuencia utilizada en el lugar del suceso, así como en las demás frecuencias que puedan prescribirse.



13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 02102 DE**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (3) Toda aeronave que participe en actividades SAR estará equipada con un dispositivo para efectuar la localización electrónica por referencia a las frecuencias de socorro.

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

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

- (4) Toda aeronave SAR que se utilice en áreas marítimas deberá estar equipada con un medio que permita comunicarse con barcos, ya sea con equipo fijo (debidamente certificada su instalación) o con equipo portátil.
- (5) Toda aeronave SAR utilizada en áreas marítimas deberá llevar a bordo un ejemplar del *Código internacional de señales y código de frases normalizadas* publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI), a fin de superar las dificultades de idioma que puedan experimentarse en la comunicación con embarcaciones.

**Nota.** – *La Organización Marítima Internacional publica el Código internacional de señales en español, francés e inglés como Documentos I994E, I995F e I996S.*

- (c) Excepto en los casos en que se sepa que no va a ser necesario proporcionar suministros a los supervivientes desde el aire, por lo menos una de las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento deberá contar con equipos adecuados para lanzar suministros de supervivencia.
- (d) El PSAR debe asegurar, mediante la gestión necesaria, la existencia del equipo de supervivencia convenientemente empaquetado para ser lanzado desde aeronaves.
- (e) Todo el personal de las brigadas o unidades SAR deberá estar debidamente entrenado y actualizado para reconocer, interpretar y elaborar señales de socorro, y en las maniobras utilizadas en misiones SAR.
- (f) La aeronave que realice la evacuación de personas dentro de una misión SAR, deberá contar con equipos y personal debidamente entrenado para prestar asistencia inicial al rescatado y trasladarlo a un lugar seguro.
- (g) Toda aeronave o embarcación que participe en las labores SAR deberá contar con la debida autorización del RCC, quien coordinará con el RSC o MRSC el desarrollo de las operaciones.



**Nota.** – *De conformidad con lo previsto en el Decreto 1294 de 2021, la DONA es la dependencia de la UAEAC encargada de emitir autorizaciones de uso del espacio aéreo en Colombia.*



**RESOLUCIÓN NÚMERO** #02102 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (g) Los PSAR que sean adyacentes deben 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.
- (h) Los PSAR, con base en los acuerdos suscritos y aprobados, deben disponer lo necesario para la realización de visitas periódicas del personal de sus centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento, a los centros de los PSAR.
- (i) A las aeronaves extranjeras que participen en labores de búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de naves o aeronaves extraviadas o accidentadas en las regiones de búsqueda y salvamento determinada por el Estado colombiano, tan solo se les exigirá la presentación del plan de vuelo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en los convenios internacionales, para ingresar al territorio nacional con el fin de participar en tales labores.

**212.205 Cooperación y coordinación con otros servicios**

- (a) El PSAR dispondrá lo necesario para que todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales, que no formen parte de la organización SAR cooperen ampliamente con las labores de búsqueda y salvamento, prestando toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación.
- (b) Todo personal de un organismo externo al PSAR que, en atención a cartas de acuerdo suscritas esté habilitado a intervenir en misiones de búsqueda y salvamento, debe estar debidamente instruido, capacitado y certificado para las actividades que le sea asignada según lo estipulado en los párrafos 212.115(k) e (i) y los subpárrafos 212.315(a)(1), (a)(2) y (a)(3) de este reglamento.
- (c) El PSAR debe establecer cooperación estrecha entre las autoridades aeronáuticas, marítimas y militares competentes para proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y eficientes posible.
- (d) El PSAR debe cooperar lo más estrechamente posible con las dependencias o entidades encargadas de la investigación de accidentes o incidentes de aviación y con las organizaciones que tengan a su cargo la atención de las víctimas del accidente.
- (e) A fin de ayudar a la investigación de accidentes, las brigadas de salvamento deben ir acompañadas, cuando sea posible, de una persona capacitada para efectuar investigaciones de accidentes de aviación o dichas brigadas estar capacitadas para tomar las acciones iniciales hasta la llegada de los encargados de la investigación.
- (f) El PSAR debe establecer acuerdos para coordinaciones con los organismos militares y policiales para asegurar que los procedimientos aplicados en las dependencias SAR sean compatibles técnica y operacionalmente, para casos de operaciones conjuntas de búsqueda y salvamento, y de ejercicios de capacitación.



**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (g) El PSAR debe establecer con los ATSP procedimientos de coordinación compatibles técnica y operacionalmente.
- (h) El PSAR debe establecer con los METP y con otros organismos involucrados en detección de desastres naturales un acuerdo que cubra, entre otras cosas, información sobre:
  - (1) Actividad volcánica;
  - (2) Actividad sísmológica; y
  - (3) Otros fenómenos meteorológicos que puedan conducir a activaciones del servicio de búsqueda y salvamento.
- (i) El PSAR debe establecer procedimientos conjuntos de coordinación con las AAC y otros organismos públicos o privados para la atención de operaciones de salvamento a gran escala (MRO).
- (j) Para todos los efectos previstos en este reglamento, el punto de contacto de búsqueda y salvamento para la recepción de los datos de socorro COSPAS – SARSAT serán publicados en la AIP Colombia (GEN 3.6: Búsqueda y salvamento).
- (k) En aplicación de lo previsto en el artículo 2º de la Ley 1523 de 2012, la UAEAC y los grupos de apoyo podrán concertar sus acciones y esfuerzos con el propósito de asistir, de forma ágil y segura, a las aeronaves y personas en peligro.
- (l) En desarrollo de la cooperación indicada en el párrafo anterior, podrán:
  - (1) Integrar capacidades institucionales para mejorar el servicio SAR;
  - (2) Compartir capacidades para la ejecución de operaciones SAR, incluyendo instalaciones, equipos (software y hardware) y personal entrenado en operaciones SAR; y
  - (3) Coordinar la operación de los RCC, con el JRCC para alcanzar la cobertura total de la región SAR Colombia;
- (m) La cooperación prevista en esta sección siempre tendrá por finalidad la eficacia en los procesos, acciones y tareas, mediante la unión de esfuerzos y la colaboración no jerárquica entre entidades, con la finalidad de asistir, de forma rápida y segura, a las aeronaves y personas en peligro.
- (n) Podrán apoyar las labores SAR, bajo la dirección y coordinación del RCC y/o JRCC, los siguientes organismos:
  - (1) La Fuerza Pública;
  - (2) Las entidades estatales;

AL

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** \_\_\_\_\_

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (3) Los organismos públicos o privados con fines humanitarios de socorro;  
y
- (4) Los bomberos de Colombia, según lo previsto en la Ley 1575 de 2012 (Ley general de bomberos de Colombia, dependencia de la UNGRD).

### **212.210 Difusión de información**

- (a) El PSAR debe publicar y difundir toda la información necesaria para la entrada en su región de búsqueda y salvamento de las brigadas de búsqueda y salvamento de otros PSAR, o bien debe incluir esta información en las cartas de acuerdo de los servicios de búsqueda y salvamento establecidos entre los proveedores SAR afectados.
- (b) Cuando la información de esa índole pueda favorecer la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, el PSAR debe facilitar, por conducto de los centros coordinadores de salvamento o por otros medios, información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento.
- (c) El PSAR debe difundir entre el público en general; a las autoridades encargadas de la respuesta de emergencia y otros organismos públicos o privados, información de contacto cuando existan motivos para creer que una aeronave en situación de emergencia requiera una respuesta general de emergencia.
- (d) La UAEAC, a través de la DONA, o la dependencia que haga sus veces, podrá restringir temporalmente el espacio aéreo ubicado en el área de búsqueda o de salvamento, con el fin de prevenir el acceso de aeronaves sin coordinación o autorización y evitar factores de riesgo, así como con el fin de facilitar las labores propias de la operación. Tal determinación será publicada mediante NOTAM.

## **CAPÍTULO D REQUISITOS OPERACIONALES**

### **212.300 Información preparatoria**

- (a) El PSAR debe asegurar que sus centros coordinadores de salvamento (RCC) habilitados dispongan en todo momento, rápida y fácilmente, con respecto a su región de búsqueda y salvamento (SRR), de información actualizada sobre los siguientes puntos:
  - (1) JRCC, RSC, brigadas SAR, grupos de ayuda mutua y puestos de alerta;
  - (2) Dependencias de los servicios de tránsito aéreo;
  - (3) Medios de comunicación que puedan utilizarse en las operaciones SAR;
  - (4) Direcciones y números de teléfono de todos los explotadores o de sus representantes designados que lleven a cabo operaciones en la región;
  - (5) Todo servicio público y privado, incluido auxilios médicos y medios de transporte, que puedan ser útiles en las operaciones SAR; y

*AL*

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (6) Acceso a la base de datos actualizada del registro oficial de balizas de emergencia de 406 MHz registrados en el país.
- (b) Asimismo, el PSAR debe asegurar que sus centros coordinadores de salvamento (RCC) y subcentros de salvamento (RSC) habilitados dispongan rápida y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento, incluso relativa a:
- (1) La ubicación, señales distintivas, horas de servicio y frecuencias de todas las estaciones de radio que puedan ser utilizadas en apoyo de las operaciones SAR;
  - (2) La ubicación y horas de servicio de las estaciones que mantengan escucha de radio y las frecuencias escuchadas;
  - (3) Lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia; y
  - (4) Objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando sean visibles desde el aire.
- (c) El PSAR debe asegurar que todo centro coordinador de salvamento cuya región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, tenga rápido y fácil 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, así como información sobre la forma de ponerse en contacto con los mismos.
- (d) El PSAR debe establecer los acuerdos del caso con la autoridad marítima colombiana o en cooperación con otros PSAR, para facilitar que el RCC tenga acceso al sistema de notificación de embarcaciones, o hacer arreglos para disponer de enlaces de comunicaciones con el sistema AMVER u otros sistemas regionales de notificación de barcos, a fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar.

**212.305 Planes de operaciones**

- (a) Todo centro coordinador de salvamento (RCC) habilitado por un PSAR debe disponer de un manual SAR (MANSAR) que contenga planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento en su región de búsqueda y salvamento (SRR), como lo estipula el párrafo 212.110(b) de este reglamento.
- (b) El PSAR debe elaborar los planes operacionales juntamente con los representantes de los explotadores de aeronaves y otros organismos públicos o privados que puedan ayudar a proporcionar servicios SAR o beneficiarse de los mismos, teniendo en cuenta que el número de supervivientes podría ser considerable.
- AL* (c) El PSAR debe asegurar que los planes operacionales establecen un plan con procedimientos conjuntos con las AAC y otros organismos públicos o

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

privados para la atención de operaciones de salvamento a gran escala (MRO).

- (d) El PSAR debe establecer en el plan operacional, procedimientos conjuntos con los representantes de los explotadores para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

**Nota.** – En el Apéndice 9 de este reglamento se presenta una guía para la elaboración del plan operacional de que trata este párrafo.

- (e) El PSAR debe especificar en los planes operacionales las medidas adoptadas para el mantenimiento y el abastecimiento de combustible de las aeronaves, embarcaciones y vehículos utilizados en las operaciones SAR, con inclusión de los facilitados por otros Estados.
- (f) El PSAR debe asegurar que los planes operacionales incluyan detalles relativos a las decisiones que habrán de tomar las personas que participen en la búsqueda y salvamento, con respecto a:
- (1) La forma en que deberán efectuarse las operaciones SAR en la región de que se trate;
  - (2) La utilización de los sistemas e instalaciones de comunicaciones disponibles;
  - (3) Las acciones que deben tomarse juntamente con otros RCC;
  - (4) El procedimiento para alertar a las aeronaves en ruta y a los barcos en el mar;
  - (5) Los deberes y prerrogativas de las personas asignadas a las operaciones SAR;
  - (6) La posible redistribución del equipo que pueda ser necesaria a causa de las condiciones meteorológicas, o de otra naturaleza;
  - (7) Los métodos para obtener información esencial concerniente a las operaciones SAR, tales como informes y pronósticos meteorológicos, NOTAM apropiados, etc.;
  - (8) Los métodos para obtener de otros RCC la asistencia que pueda necesitarse, con inclusión de aeronaves, barcos, personas o equipos;
  - (9) Los métodos para ayudar a las aeronaves en peligro que se vean obligadas a efectuar un amaraje forzoso a encontrarse con las embarcaciones;
  - (10) Los métodos para ayudar a las aeronaves SAR y otras aeronaves para llegar hasta la aeronave en peligro;
  - (11) Las medidas cooperativas que deban realizarse juntamente con las dependencias de los ATS y otras autoridades interesadas para prestar

AL

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

asistencia a una aeronave de la que se sepa o sospeche que es objeto de interferencia ilícita;

- (g) El PSAR debe integrar los manuales SAR (MANSAR) en los planes de emergencia de aeropuertos cuando así lo acuerden los proveedores del servicio SAR y de aeropuertos, y lo consideren necesario, a fin de proporcionar servicios de salvamento en las inmediaciones de los aeródromos, incluidos los aeródromos costeros y las zonas marítimas.
- (h) El PSAR debe asegurar que los manuales SAR (MANSAR) incluyan procedimientos especiales para casos de conflictos armados, de conformidad con el Convenio de Ginebra de 1949 y el Protocolo I adicional a dicho Convenio.
- (i) El PSAR debe incluir en los planes de operaciones medidas especiales para registrar y proteger evidencias que puedan servir posteriormente para la investigación de accidentes.

**212.310 Brigadas de búsqueda y salvamento**

- (a) El PSAR debe asegurar que las brigadas de búsqueda y salvamento bajo su coordinación:
  - (1) Tengan conocimiento de todas las partes del plan de operaciones SAR establecido en la sección 212.305 de este reglamento, necesario para llevar a cabo eficazmente sus obligaciones; y
  - (2) Mantengan informado al RCC y/o RSC al cual estén adscritas acerca de su capacidad operativa y el estado de preparación de su personal.
- (b) El PSAR debe:
  - (1) En el marco de los acuerdos operacionales, tener coordinado el acceso a las instalaciones y facilidades para el desarrollo de actividades de búsqueda y salvamento; y
  - (2) Disponer de provisiones adecuadas de raciones, medicamentos, dispositivos para señales y demás equipos de supervivencia y salvamento.

**212.315 Formación profesional y ejercicios**

- (a) A fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el PSAR debe establecer dentro de su PNI un plan de formación profesional para:
  - (1) La formación e instrucción de su personal SAR y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento, así como del personal de otras organizaciones involucradas, por acuerdos, en tareas de búsqueda y salvamento, según lo establece el párrafo 212.115(k) de este reglamento;

AL

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (2) La calificación de su personal SAR, incluyendo la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento, así como del personal de otras organizaciones involucradas por acuerdos en tareas de búsqueda y salvamento; y
  - (3) La titulación, certificado o diploma de su personal de búsqueda y salvamento, así como, del personal de otras organizaciones involucradas por acuerdos en tareas de búsqueda y salvamento (véase el párrafo 212.115(l) de este reglamento).
- (b) El PSAR debe establecer un plan anual de instrucción a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el párrafo 212.115(k) de este reglamento, en el cual estarán incluidos ejercicios:
- (1) De comunicaciones;
  - (2) De coordinación; y
  - (3) En el terreno.
- (c) El PSAR debe mantener registros detallados de la instrucción inicial, periódica o especializada impartida al personal de los RCC, RSC y de otras instituciones u organizaciones involucradas que son parte de los acuerdos de búsqueda y salvamento. Los registros deben contener el calendario de instrucción, el contenido del programa de instrucción en SAR, la planificación de los cursos y los resultados de la instrucción.

**212.320 Restos de las aeronaves**

- (a) El PSAR, en coordinación con las autoridades de investigación de accidentes, debe encargarse de que los restos que resulten de un accidente de aviación acaecido en territorio colombiano, o en el caso de accidentes ocurridos en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada dentro de las regiones SAR de Colombia, sean retirados, destruidos o señalados en las cartas, al terminarse la investigación del accidente, si su presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión para las operaciones SAR ulteriores.
- (b) Todo RSC que halle una aeronave deberá, una vez concluya la misión, suministrar al RCC correspondiente y al JRCC toda la información relativa al hallazgo, indicando el lugar, identificado por sus coordenadas y una breve descripción de este, así como identificación de la aeronave por su matrícula, marca, modelo y fecha conocida del accidente o del hallazgo. Esta información será utilizada para graficar y señalar la aeronave en las cartas correspondientes a la región de búsqueda.
- (c) En el caso en que la aeronave sea removida del lugar del accidente, su explotador estará en la obligación de informar inmediatamente de este hecho al RCC. El explotador de la aeronave deberá dar cumplimiento a la normatividad y reglamentación existentes sobre la protección ambiental y la prevención de la contaminación (mitigación del impacto ambiental resultado del accidente).

*M*

**CAPÍTULO E**

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

### **PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS**

#### **212.400 Información relativa a las emergencias**

- (a) Toda autoridad o cualquier miembro del PSAR que tenga razones para creer que una aeronave se halla en una emergencia, proporcionará inmediatamente toda la información de que disponga al RCC pertinente.
- (b) Inmediatamente después de recibir la información relativa a la aeronave en emergencia, el RCC evaluará dicha información y considerará el alcance de las operaciones necesarias, según el plan operacional.
- (c) Cuando la información relativa a la aeronave en emergencia no proceda de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, el RCC determinará a qué fase de emergencia corresponde la situación y aplicará los procedimientos pertinentes a esta fase.

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

- (a) *Fase de incertidumbre.* Al producirse una fase de incertidumbre, el RCC prestará su máxima cooperación a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y demás organismos y servicios adecuados, a fin de que los informes que se reciban sean rápidamente evaluados.
- (b) *Fase de alerta.* Al producirse una fase de alerta, el RCC debe alertar inmediatamente a las brigadas de búsqueda y salvamento e iniciar el desarrollo del plan de operaciones.
- (c) *Fase de peligro.* Al producirse una fase de peligro, el RCC debe:
  - (1) Disponer inmediatamente, de las brigadas de búsqueda y salvamento, de acuerdo con el plan de operaciones correspondiente;
  - (2) Averiguar la posición de la aeronave, calcular el grado de incertidumbre de esa posición y, de acuerdo con esta información y las circunstancias, determinar la extensión del área de búsqueda;
  - (3) Notificar al explotador, siempre que sea posible, y mantenerlo al corriente de los sucesos;
  - (4) Notificar a otros RCC cuya ayuda probablemente sea requerida o que puedan estar interesados en la operación;
  - (5) Notificar a la dependencia correspondiente de los ATS cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por ella;
  - (6) Solicitar prontamente a las aeronaves, barcos, estaciones costeras y otros servicios no incluidos específicamente en el plan de operaciones correspondiente y que puedan prestar asistencia, para que:
    - (i) Se mantengan a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro, del equipo de radio de supervivencia o de un ELT;

*AK*

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO #02102 DE**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**Nota.** – *Las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Anexo 10, Volumen III, para los ELT son 121,5 MHz y 406 MHz.*

- (ii) Ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro; e
- (iii) Informen al RCC acerca de cualquier acontecimiento;
- (7) Con la información que se disponga, elaborar un plan de acción detallado para llevar a cabo la operación de búsqueda y salvamento necesaria y comunicar dicho plan a las otras autoridades que se encuentran directamente involucradas en la realización de dichas operaciones o partes de ella;
- (8) Adecuar, según sea necesario, de acuerdo con la condición de las circunstancias, el plan de operaciones detallado;
- (9) Notificar a las autoridades de investigación de accidentes competentes; y
- (10) Notificar al Estado de matrícula de la aeronave.

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

- (d) En el caso en que se declare una fase de emergencia con respecto a una aeronave cuya posición se desconoce y que pueda estar en una, dos o más regiones SAR, se aplicará lo siguiente:
  - (1) Cuando se notifique a un RCC que existe una fase de emergencia y éste no sepa si otros centros han tomado las medidas apropiadas, debe asumir la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas de conformidad con los párrafos 212.405(a), (b) o (c), según corresponda. Paralelamente, debe consultar con los RCC adyacentes con el objeto de designar un centro coordinador de salvamento que asuma inmediatamente después la responsabilidad; y
  - (2) A menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los RCC interesados, el RCC que haya de coordinar las actividades SAR será el centro encargado de:
    - (i) La región en la que la aeronave notificó por última vez su posición;
    - (ii) La región a la cual se dirigía la aeronave, si la última posición notificada estaba en la línea que separa dos regiones SAR; o
    - (iii) La región del punto de destino de la aeronave, si ésta no estuviese equipada para comunicar por radio en ambos sentidos o no tuviese la obligación de mantener comunicación por radio; o
    - (iv) La región en que se encuentra el lugar del siniestro según el sistema COSPAS – SARSAT.

AL

RESOLUCIÓN NÚMERO #02102 DE 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 - Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (3) Después de declararse la fase de peligro, el RCC que haya asumido la responsabilidad de coordinación general deberá, informar a todos los RCC que participen en la operación SAR acerca de todas las circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes. Igualmente, todos los RCC que tengan conocimiento de alguna información relativa a la emergencia, la notificarán al RCC que haya asumido la responsabilidad general.
- (e) Siempre que sea aplicable, el RCC responsable de las actividades SAR debe transmitir a la dependencia de los ATS que sirva a la FIR en que opera la aeronave, la información sobre las actividades SAR iniciadas, con objeto de que tal información pueda transmitirse a la aeronave.

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

Cuando la dirección de las operaciones en la totalidad de la región SAR sea responsabilidad de más de un Estado miembro de la OACI, cada uno de los Estados involucrados procederá de acuerdo con el plan de operaciones pertinentes, cuando así lo solicite el RCC de la región.

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

- (a) El PSAR debe asegurar que los funcionarios que estén a cargo de la dirección de las operaciones o de cualquiera de ellas:
- (1) Den instrucciones a las brigadas bajo su dirección e informen al RCC acerca de estas instrucciones;
  - (2) Tengan al tanto acerca de los acontecimientos al RCC.
  - (3) Adopten las medidas del caso para que las brigadas SAR que participan en la operación, protejan o impidan que se deteriore toda evidencia que pueda ser de utilidad en la investigación del accidente de aviación. La protección abarca toda medida razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personal no autorizado, la sustracción de elementos o pertenencias o que se causen más deterioros. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por procedimientos fílmicos, fotográficos u otros medios, de toda prueba que pueda ser trasladada o que pueda borrarse, perderse o destruirse.

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

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

AL

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**Nota.** – De conformidad con los acuerdos operacionales SAR, el PSAR podrá solicitar información de otras autoridades estatales competentes durante el proceso de tomar una decisión respecto a concluir las operaciones SAR.

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

- (1) Cuando sea necesario adoptar la decisión de suspender las operaciones SAR, deberán analizarse las circunstancias de cada caso en particular, evitando suspender o concluir las operaciones prematuramente. Las razones para suspender la búsqueda se registrarán claramente en un informe que será firmado por quienes participaron en la decisión;

**Nota.** – El RCC podrá solicitar información de otras autoridades estatales durante el proceso de tomar una decisión con respecto a concluir las operaciones SAR.

- (c) Cuando una operación SAR haya tenido éxito o cuando el RCC considere que ya no existe una emergencia o reciba información en ese sentido, el PSAR cancelará la fase de emergencia, concluirá la operación SAR e informará inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activado o a los que se haya notificado.
- (d) Si una operación SAR se vuelve irrealizable y el RCC concluye que aún podría haber supervivientes, el RCC suspenderá temporalmente las actividades en el lugar del siniestro hasta que cambie la situación e informará inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activado o a los que se haya notificado. La información pertinente que se obtenga posteriormente deberá ser evaluada y se reanudarán las operaciones SAR si se justifica y es viable.

**212.422 Reanudación de la operación de búsqueda**

- (a) Si una vez terminadas o suspendidas las labores de búsqueda se tuviera información razonable respecto de la posible ubicación de la aeronave o sus víctimas, dichas labores se reanudarán a la mayor brevedad posible.
- (b) Cuando se obtengan nuevas pistas o información de importancia, deberá considerarse la posibilidad de reabrir un caso suspendido, tomando en cuenta que, de no existir fundadas razones para ello, la reapertura podría llevar al uso inapropiado de recursos, riesgos innecesarios para la brigada y/o unidades de búsqueda, incapacidad para dar respuesta a otras emergencias y falsas expectativas para los familiares.

**212.425 Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accidente**

- (a) Cuando múltiples instalaciones y servicios participen en las operaciones SAR en el lugar del siniestro, el PSAR 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





**RESOLUCIÓN NÚMERO #02102 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (d) Cuando sea necesario que una aeronave transmita información a los supervivientes o a las brigadas SAR 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.
- (e) Cuando se haya hecho una señal terrestre, la aeronave indicará si ha comprendido o no la señal usando los métodos descritos en el párrafo 212.425(d), el Apéndice 1 de este reglamento, si ello no fuera posible, haciendo la señal visual.
- (f) 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.** – Las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el Documento 9731 de la OACI, Volumen III.

- (g) Cuando un piloto al mando de una aeronave capte una transmisión de socorro, de ser posible, deberá:
  - (1) Acusar recibo de la transmisión de socorro;
  - (2) Anotar la posición de la aeronave o embarcación en peligro, si se ha dado;
  - (3) Tomar una marcación sobre la transmisión;
  - (4) Informar al RCC o dependencia ATS correspondientes, de la llamada de la aeronave o embarcación en peligro, dándole toda la información disponible; y
  - (5) Mientras espera instrucciones y bajo su criterio, dirigirse hacia la posición dada en la transmisión.
- (h) El PSAR se debe asegurar que los procedimientos descritos en los párrafos (b) al (g) de esta sección sean incluidos en la AIP en la parte GEN 3.6 Servicios de Búsqueda y Salvamento además de aquellos procedimientos que estime pertinentes.

**212.430 Señales de búsqueda y salvamento**

- (a) Las señales visuales aire a superficie y superficie a aire que figuran en los Apéndices 1 a 4 de este reglamento se utilizarán con el significado que en él se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.
- (b) Al observar cualquiera de las señales indicadas en los Apéndices 1 a 4 del presente reglamento, los pilotos de aeronaves obrarán de conformidad con la interpretación que se da de la señal en dicho apéndice.

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (c) El PSAR se debe asegurar que las señales de búsqueda y salvamento descritas en el Apéndice 4 de este reglamento sean incluidas en la AIP en la parte *GEN 3.6 – Servicios de búsqueda y salvamento*.

**212.432 Gastos ocasionados por las operaciones SAR**

- (a) De conformidad con lo previsto en el artículo 1844 del Código de Comercio, o la norma que lo modifique, aclare o sustituya:
- (1) Quienes participen en las operaciones SAR tendrán derecho al reembolso de los gastos en que incurran y a la indemnización por los daños sufridos;
  - (2) Tratándose de salvamento de cosas, el reembolso y la indemnización en ningún caso podrá exceder el valor de la cosa salvada, al término de dichas operaciones; y
  - (3) El pago del reembolso y de la indemnización incumben al explotador de la aeronave.
- (b) Los gastos ocasionados por las operaciones del SAR serán cubiertos de acuerdo con lo establecido en los artículos 1844, 1845 y 1846 del Código de Comercio.
- (c) El explotador de la aeronave asistida deberá reembolsar, en los términos previstos en la ley, los gastos probados e indemnizar los daños en que incurran quienes adelantaron o participaron debidamente en las maniobras de búsqueda y salvamento, dentro de los noventa (90) días siguientes a la conclusión de esas labores o el hallazgo de la aeronave. En caso de no hacerlo así, la autoridad aeronáutica dispondrá la suspensión de actividades de vuelo para la aeronave o aeronaves que sean explotadas por la persona obligada y, si esta fuera titular de un permiso de operación para prestar servicios aéreos comerciales, dispondrá la suspensión de dicho permiso, hasta cuando se haga efectivo el reembolso de los gastos indicados, en consideración a la falta de condiciones económicas para la explotación.

**212.435 Señales en tierra para maniobras de aeronaves**

El PSAR debe asegurar que las señales en tierra utilizadas para guiar las maniobras de las aeronaves en misiones de búsqueda y salvamento sean las establecidas en la norma RAC 91 (Capítulo B – Señales y el Apéndice 2).

**212.440 Registros**

- (a) El PSAR debe asegurar que todo RCC lleve un registro y cuadros estadísticos en que se evidencie la eficiencia de las operaciones realizadas por la organización de búsqueda y salvamento de su región.
- (b) El PSAR debe asegurar que todo RCC prepare dictámenes sobre las operaciones de búsqueda y salvamento efectuadas en su región. Estos dictámenes deben comprender toda observación pertinente con respecto a los procedimientos usados y acerca del equipo de emergencia y supervivencia, e incluir sugerencias con respecto al mejoramiento de dichos

AL

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2**

**DE**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

procedimientos y equipo. Aquellos dictámenes que probablemente sean de interés para otros Estados deben enviarse a la OACI para fines informativos y para su divulgación en la forma oportuna.

#### **212.445 Registro de organismos de apoyo**

- (a) El RCC llevará un registro de los organismos públicos o privados que participan en misiones SAR en el formato destinado para tal fin, como lo describe el párrafo siguiente.
- (b) En el registro de organizaciones de apoyo se consignará, como mínimo, la siguiente información:
  - (1) Nombre del organismo;
  - (2) Personería jurídica;
  - (3) Datos de contacto (teléfono fijo, móvil, fax, correo electrónico);
  - (4) Datos de ubicación (dirección);
  - (5) Frecuencias de radio (si aplica);
  - (6) Nombre del representante legal con su dirección y teléfono;
  - (7) Especialidad(es) de la organización (aérea, acuática, terrestre, espacios confinados, etc.);
  - (8) Relación de personal, indicando documentos de identidad, afiliaciones a EPS, ARL, tipo de vinculación y entrenamiento SAR recibido;
  - (9) Relación de vehículos (aéreos, terrestres, marítimos, etc.) disponibles;
  - (10) Relación de equipo de rescate y comunicaciones (frecuencias);
  - (11) Capacidad o área de cobertura (nacional, departamental, regional, local, etc.);
  - (12) Forma de efectuar y asegurar el entrenamiento permanente;
  - (13) Convenios vigentes con otros organismos; y
  - (14) Pólizas de seguro por daños a terceros (si dispone de ellas).
- (c) Salvo situaciones excepcionales y con carácter temporal, la UAEAC no autorizará la participación o apoyo de organismos que no se encuentren registrados previamente ante el RCC y JRCC.

#### **212.450 Registro de balizas ELT**

- (a) El RCC llevará un registro de las balizas ELT instaladas en aeronaves de matrícula colombiana o en aeronaves de matrícula extranjera operadas por un explotador colombiano.



**RESOLUCIÓN NÚMERO**           # 0 2 1 0 2           **DE**           13 OCT. 2023          

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- (1) Coordinador SAR.CS (SC);
  - (2) Coordinador de Misión SAR.CMS (SMC);
  - (3) Coordinador en el lugar del siniestro CLS (OSC);
  - (4) Oficial SAR; y
  - (5) Unidad / rescatista SAR.
- (c) La UAEAC impartirá, a través del CEA o quien haga sus veces, la instrucción básica, intermedia, avanzada, recurrente y formación transversal complementaria del personal SAR, de acuerdo con el Documento 9731 de la OACI (IAMSAR), el PNI-SAR, al igual que tendrá participación en temas de capacitación SAR con los diferentes Estados miembros de la OACI.
- (d) Cualquier otro entrenamiento SAR impartido a personal civil deberá efectuarse a través CEA o de un centro de instrucción de aeronáutica civil autorizado por la UAEAC, una AAC de un Estado miembro de la OACI o entidades del Estado, tanto civiles como militares, bajo programas de entrenamiento que cumplan lo previsto en este reglamento y demás disposiciones que se establezcan en el PNI-SAR.

#### **212.505 Disponibilidad de personal SAR**

- (a) Para garantizar el funcionamiento del RCC y del RSC asignado a la región SAR, debe considerarse como mínimo con el siguiente personal disponible las 24 horas del día durante todo el año:
- (1) En todo RCC:
    - (i) Un coordinador SAR de guardia donde se encuentren los equipos de alerta para el sistema COSPAS - SARSAT y los equipos de comunicación con las instalaciones ATS.
    - (ii) Dos (2) unidades SAR (rescatista/oficial).
  - (2) En todo RSC:
    - (i) Un (1) coordinador de misión SAR.
    - (ii) Dos (2) unidades SAR (rescatista/oficial).
- (b) El personal podrá aumentar en cada RCC y/o RSC, dependiendo de la intensidad y tipo de operaciones aéreas en su área de cobertura.

### **APÉNDICE 1 SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

#### **1. Señales dirigidas a embarcaciones**

*M*

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

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

- (a) Describir un círculo alrededor de la embarcación, por lo menos una vez;
- (b) Volar a baja altura cruzando el rumbo de la embarcación, y:
  - (1) Alabeando las alas; o
  - (2) Abriendo y cerrando el mando de gases; o
  - (3) Cambiando el paso de la hélice.

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

- (a) Volar a baja altura cruzando la estela de la embarcación cerca de la popa; y
  - (1) Alabeando las alas; o
  - (2) Abriendo y cerrando el mando de gases; o
  - (3) Cambiando el paso de la hélice.

**Nota.** – *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);*

AL

# 0 2 1 0 2

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

(2) *Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras "N" en código Morse.*

**Nota.** – Véase la nota correspondiente a 1.1 (b)(3).

**2. Código de señales visuales de tierra a aire**

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

Núm.	Mensaje	Símbolo del código
1	Necesitamos ayuda.	V
2	Necesitamos ayuda médica.	X
3	No o negativo.	N
4	Sí o afirmativo.	Y
5	Estamos avanzando en esta dirección.	↑

**Instrucciones para el uso:**

- (1) Adoptar la precaución de que las señales estén expuestas exactamente como se muestran.
- (2) Procurar el máximo contraste de color posible entre las señales y el terreno. Hacer el máximo esfuerzo por atraer la atención mediante otros recursos, como: radio, bengalas, humo, reflejos de luz.

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

Núm.	Mensaje	Símbolo del código
1	Operación terminada.	LLL
2	Hemos hallado a todas las personas.	<u>LL</u>
3	Hemos hallado solo a algunas personas.	⊕
4	Imposible continuar regresamos a la base.	XX
5	Nos hemos dividido en dos grupos en las direcciones señaladas.	↗ ↘
6	Información recibida indica que la aeronave está en esta dirección.	→ →
7	No hemos encontrado nada; seguimos buscando.	NN

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

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



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

**RESOLUCIÓN NÚMERO #02102 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**3. Señales de aire a tierra**

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

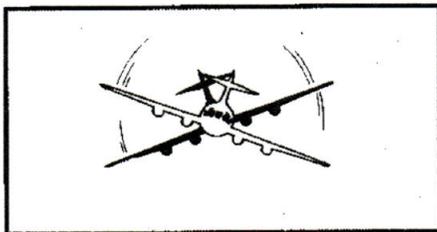
(a) Durante las horas de luz diurna:

- Alabeando las alas de la aeronave.

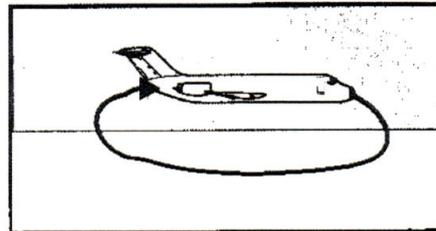
(b) Durante las horas de oscuridad:

- Emitiendo destellos dos (2) 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.

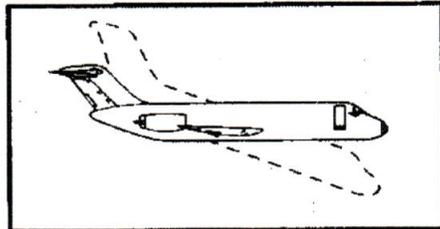
3.2 La ausencia de las señales antedichas indica que no se ha comprendido la señal de tierra.



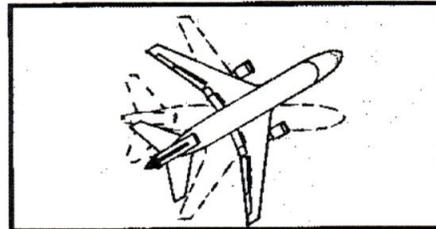
Mensaje recibido y comprendido  
 (Alabeando)



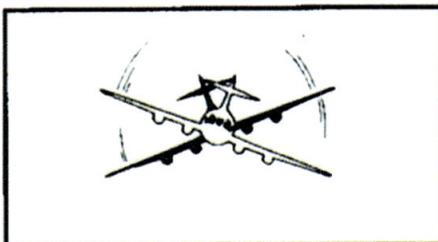
Mensaje recibido y no comprendido  
 (Describiendo un círculo)



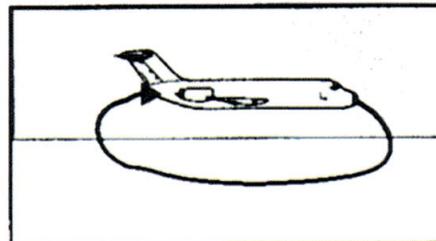
Afirmativo  
 (Cabeceando el morro)



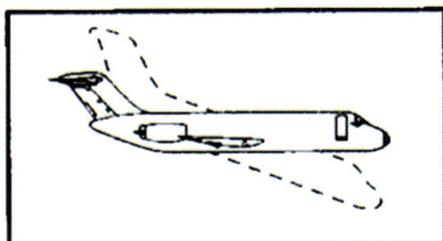
Negativo  
 (Guiñando a izquierda y derecha)



Mensaje recibido y comprendido  
 (Alabeando)



Mensaje recibido y no comprendido  
 (Describiendo un círculo)



Afirmativo  
 (Cabeceando el morro)



Negativo  
 (Guiñando a izquierda y derecha)

AL

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 02102 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**APÉNDICE 2**  
**SEÑALES VISUALES PARA HELICÓPTERO**

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

**APÉNDICE 3**  
**SEÑALES DE SOCORRO**

Algunas señales de socorro básicas son las siguientes:

- "SOS" en código Morse utilizado cualquier medio.
- Una pistola u otro medio explosivo disparado a intervalos de un minuto aproximadamente (las balas trazadoras se pueden detectar a una distancia de hasta seis millas (6 NM), aunque es difícil localizar con exactitud a los supervivientes).

*AL*

**RESOLUCIÓN NÚMERO**           # 0 2 1 0 2           **DE**           13 OCT. 2023          

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- Una señal sonora interrumpida con cualquier aparato indicador de niebla;
- Una bandera cuadrada que tenga encima o debajo una esfera o algo que se parezca;
- Llamas, por ejemplo, de un barril ardiendo (las llamas son muy eficaces durante la noche y se han visto a distancias de hasta de cincuenta millas (50 NM));
- Bengalas rojas, que se han visto por la noche a distancias de treinta y cinco millas (35 NM), con un promedio de diez millas (10 NM), y a 1-2 millas, aproximadamente, con luz diurna;
- Humo naranja, que se puede ver a una distancia de hasta doce millas (12 NM) durante el día si la velocidad del viento es inferior a diez nudos (10 kt), con un alcance medio de ocho millas (8 NM);
- Subir y bajar lenta y repetidamente los brazos extendidos lateralmente;
- Una bandera invertida;
- Destellos de un espejo de señales, con una distancia de detección de cinco millas (5 NM), aunque a veces se pueden detectar a cuarenta y cinco millas (45 NM); y
- El agua coloreada, normalmente verde o roja, se ha visto a distancias de hasta diez millas (10 NM), con un promedio de detección de tres millas (3 NM).

Al

# 0 2 1 0 2

13 OCT. 2023

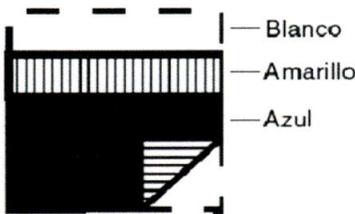
RESOLUCIÓN NÚMERO

DE

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**APÉNDICE 4  
SEÑALES CON PAINEL**

Diagramas de colores

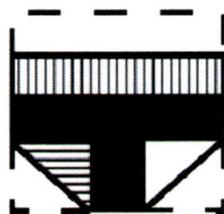


En tierra: Nos dirigimos en esta dirección  
En el mar: A la deriva

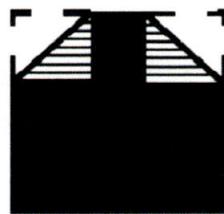
Señales con panel

Los supervivientes utilizan las velas de la balsa salvavidas para hacer las señales

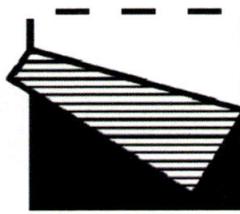
**Nota:** Se puede utilizar cualquier trozo cuadrado de tela o lona cuyos dos lados tengan unos colores muy diferentes



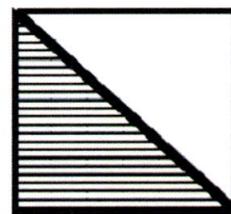
En tierra: Necesitamos quinina o atabrina  
En el mar: Necesitamos sol



En tierra: Necesitamos ropa de abrigo  
En el mar: Necesitamos traje o indumentaria de protección contra la intemperie



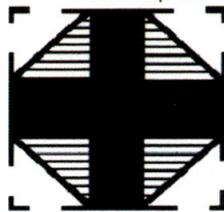
En tierra y en el mar: El avión puede volar, necesitamos herramientas



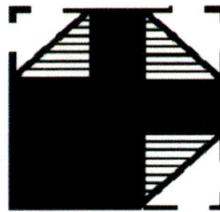
En tierra y en el mar: Necesitamos alimentos y agua



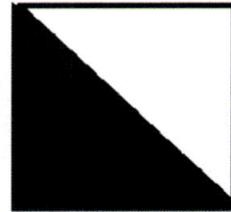
En tierra y en el mar: Necesitamos carburante y aceite, el avión puede volar



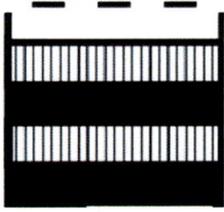
En tierra y en el mar: Necesitamos asistencia médica



En tierra y en el mar: Necesitamos material de primeros auxilios



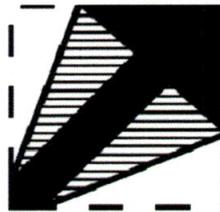
En tierra y en el mar: Necesitamos el equipo que se indica en las señales que siguen



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

AR

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**APÉNDICE 5  
REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN COLOMBIA**



**APÉNDICE 6  
GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DEL  
PROVEEDOR DESCRIPTIVO DE LA ORGANIZACIÓN SAR (MADOR)**

AL En el caso de un proveedor de servicios de búsqueda y salvamento (PSAR), el manual del proveedor SAR (MADOR) debe contener un manual o conjunto de manuales y/o referencias documentales que evidencien como mínimo que la organización ha desarrollado e implementado los siguientes aspectos:

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

## **1. ORGANIZACIÓN**

- a. Marco legal;
- b. Descripción de la estructura organizativa y organigrama;
- c. Misión, visión;
- d. Posiciones de los funcionarios;
- e. Títulos, certificados y habilitaciones; y
- f. Cartas de acuerdo nacionales e internacionales.

## **2. OPERATIVA**

- a. Descripción de la estructura operativa;
- b. Descripción de la región de búsqueda y salvamento;
- c. Servicios, designación y funciones SAR;
- d. Coordinaciones con otros proveedores de búsqueda y/o rescate;
- e. Coordinaciones internacionales necesarias;
- f. Coordinaciones con otros organismos públicos o privados que puedan apoyar el desarrollo de los servicios SAR;
- g. Coordinación con unidades internas de la ACC;
- h. Descripción de las posiciones operativas, sean fijas o temporales, descripción de los puestos del personal SAR;
- i. Planes SAR;
- j. Planes de operación de salvamento a gran escala (MRO); y
- k. Horas de operación.

## **3. TÉCNICA**

- a. Procesos de preparación, aprobación, enmiendas, archivo, control de copias y difusión de las documentaciones;
- b. Gestión de intercambio de la información; y
- c. Planes de contingencia.

## **4. RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN**

- a. Políticas y procedimientos de la organización referentes a recursos humanos;
- b. Política de fomento del profesionalismo;
- c. Programas de formación, calificación, titulación, certificación, registros y ejercicios;
- d. Declaración deberes y responsabilidades de las posiciones de jefatura y supervisión;
- e. Funciones y responsabilidades; y
- f. Programas de evaluación de competencia del personal SAR.

## **5. SISTEMAS Y EQUIPOS**

- a. Sistemas automatizados;
- b. Registro y conservación de base de datos; y
- c. Sistemas de comunicación.

## **6. GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO #02102 DE**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 - Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- a. Seguridad operacional;
- b. Gestión de riesgos en la práctica;
- c. Evaluaciones de la seguridad operacional; y
- d. Política de mejora de los servicios.

### **APÉNDICE 7**

#### **GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL SAR (MANSAR)**

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

#### **1. Carátula**

#### **2. Acto de aprobación**

#### **3. Contenido**

##### **a. Generalidades**

- 1) Finalidad;
- 2) Alcance;
- 3) Funciones; y
- 4) Estructura organizativa.

##### **b. Definiciones y abreviaturas**

- 1) Definiciones; y
- 2) Abreviaturas.

##### **c. Estructura de la región de búsqueda y salvamento**

- 1) Límites; y
- 2) Sub-Regiones.

##### **d. Servicios SAR**

- 1) Búsqueda;
- 2) Salvamento;
- 3) Escolta; y
- 4) Asesoramiento médico.

##### **e. Sistemas y equipos**

- 1) Sistemas y equipos disponibles para búsquedas;
- 2) Sistemas y equipos disponibles para salvamento;
- 3) Sistemas y equipos disponibles para escolta; y
- 4) Sistemas y equipos disponibles para asesoramiento médico.

##### **f. Estructura operativa**

- 1) Centros coordinadores de salvamento;
- 2) Subcentros coordinadores de salvamento;
- 3) Puestos de alerta; y
- 4) Brigadas SAR.

*AL*

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO**           # 0 2 1 0 2           **DE** \_\_\_\_\_

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**g. Posiciones, deberes y atribuciones operacionales**

- a. Director/Gerente/Jefe/Administrador Nacional SAR;
- b. Coordinador de aeronaves;
- c. Coordinador de misión de búsqueda y salvamento;
- d. Coordinador en el lugar del siniestro; y
- e. Brigadas SAR.

**h. Planes operacionales**

- 1) Planes para atender emergencias originadas por los servicios de tránsito aéreo (ATS);
- 2) Planes para atender emergencias originadas por sistema COSPAS – SARTSAT;
- 3) Planes para atender emergencias originadas por puestos de alertas;
- 4) Planes para atender emergencias originadas por los servicios meteorológicos (MET); y
- 5) Planes para atender emergencias originadas por otras fuentes.

**i. Planes operacionales especiales**

- 1) Plan de operación de salvamento a gran escala (MRO);
- 2) Plan de operación de salvamento en conflictos bélicos; y
- 3) Plan de operación por catástrofes naturales.

**j. Procedimientos para la terminación o suspensión de las operaciones**

**k. Procedimientos de coordinación**

**l. Programas**

- 1) Programa de formación, capacitación, titulación y certificación;
- 2) Programa de desarrollo de ejercicios SAR;
- 3) Programas de mejora continua; y
- 4) Programas de gestión de riesgos.

**APÉNDICE 8**  
**GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE OPERACIONES DE**  
**SALVAMENTO A GRAN ESCALA (MRO)**

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

**Sección A – Propósito**

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

**RESOLUCIÓN NÚMERO # 0 2 1 0 2 DE 13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

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

**Sección B – Alcance**

El alcance está orientado a los siguientes aspectos:

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

**Sección C – Consideraciones generales**

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

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

1. El Estado del suceso debería ocuparse de las necesidades más críticas
2. Los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil tienen la función de notificar y asistir a sus familiares;
3. Es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que estos ocurran, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmitan rápidamente a otros Estados contratantes y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;
4. la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también

13 OCT. 2023

**RESOLUCIÓN NÚMERO**           # 0 2 1 0 2           **DE** \_\_\_\_\_

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI, contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

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

#### **Sección D – Contenido mínimo de un plan de operaciones a gran escala**

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

1. Principios generales
  - a. Acto de aprobación;
  - b. Finalidad;
  - c. Alcance;
  - d. Organización y estructura; y
  - e. Funciones básicas del sistema.
2. Definiciones y abreviaturas
  - a. Definiciones; y
  - b. Abreviaturas.
3. Gestión y apoyo del plan
  - a. Coordinación general y coordinadores;
  - b. Integrantes del plan;
  - c. Cartas de acuerdo nacionales; y
  - d. Carta de acuerdos regionales.
4. Planes operacionales

AL

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE**

**13 OCT. 2023**

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

- a. Salvamento a gran escala
    - i. Sistemas y equipos disponibles para salvamento;
  - b. Atención a víctimas de accidentes
    - i. Sistemas y equipos disponibles para atención a víctimas, y
    - ii. Posiciones, deberes y atribuciones operacionales;
      - Coordinador general;
      - Coordinadores de áreas;
      - Explotadores de aeródromos;
      - Explotadores de líneas aéreas;
      - Personal FAL;
      - Personal AIG;
      - Organismos del Estado;
      - Explotadores;
      - Organismos privados; y
      - Voluntarios.
5. Procedimientos para la terminación o suspensión de las tareas
  6. Procedimientos de coordinación
  7. Programas
    - a. Programa de formación, capacitación, titulación y certificación a voluntarios auxiliares; y
    - b. Programa de desarrollo de ejercicios.

### **Sección E – Comité para operaciones de salvamento a gran escala**

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

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

**RESOLUCIÓN NÚMERO** # 0 2 1 0 2 **DE** 13 OCT. 2023

Continuación de la Resolución "Por medio de la cual se modifica la norma 'RAC 212 – Servicio de búsqueda y salvamento' de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia".

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Una vez publicada en el Diario Oficial la presente Resolución, incorpórese en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicada en la página web de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).

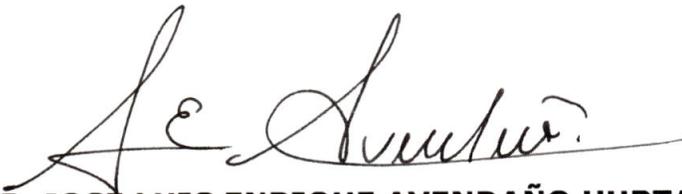
**ARTÍCULO TERCERO.** Las disposiciones adoptadas con la presente Resolución no generan ninguna diferencia con respecto a los estándares internacionales contenidos en los anexos de la OACI y, en consecuencia, no dan lugar a notificación alguna ante el Consejo de dicho organismo.

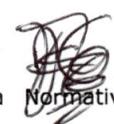
**ARTÍCULO CUARTO.** Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia que no hayan sido expresamente modificadas mediante el presente acto administrativo continuarán vigentes conforme a su texto preexistente.

**ARTÍCULO QUINTO.** La presente Resolución entrará a regir a partir de su fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá, D.C., a los **13 OCT. 2023**

  
**CR. JOSÉ LUIS ENRIQUE AVENDAÑO HURTADO**  
Director General (E)

**Proyectó:** Juan Manuel García Cruz – Inspector de Seguridad Operacional ANS   
Rodrigo Alfonso Cabrales Alarcón – Abogado Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos 

**Revisó:** Ferney Ancízar Galindo Ruíz – Director de Autoridad a los Servicios a la Navegación Aérea   
Édgar Benjamín Rivera Flórez – Coordinador Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos 

**Aprobó:** Édgar Benjamín Rivera Flórez – Secretario de Autoridad Aeronáutica (E) 