

REPÚBLICA DE GUATEMALA

LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

RAC 12

EDICIÓN 03

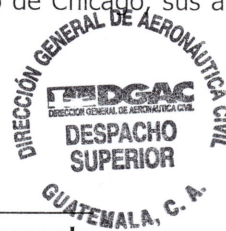
REGULACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

(SAR)



La Dirección General de Aeronáutica Civil, de conformidad con la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular los reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea y demás actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala; asimismo, tiene la función de elaborar, emitir, aprobar y modificar regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias para el cumplimiento de las disposiciones emanadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, tales como el Convenio de Chicago, sus anexos y demás documentos.

Una firma manuscrita en tinta azul, que parece ser la del Capitán P.A. Tomás Inosente Aldecoa Casasola.



Capitán P.A. Tomás Inosente Aldecoa Casasola

Director General

Dirección General de Aeronáutica Civil

**El Director General de la
Dirección General de Aeronáutica Civil**

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el contenido de la literal a) del Artículo 7 del Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, que contiene la Ley de Aviación Civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil, está facultada para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la Ley y sus Reglamentos.

CONSIDERANDO

Que con la necesidad de actualizar el contenido de la Regulación de Aviación Civil -RAC- número DOCE (12), denominada "**REGULACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**" se realizó la edición número TRES (03), con el objeto de mejorar la Seguridad Operacional dentro de la Comunidad Aeronáutica.

POR TANTO:

Esta Dirección General, de conformidad con los considerandos y con fundamento en lo preceptuado por el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, que contiene la Ley de Aviación Civil, así como en el Acuerdo Gubernativo 384-2001 del Presidente de la República de Guatemala, que contiene el Reglamento de la Ley de Aviación Civil;

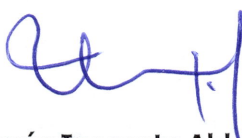
RESUELVE:

I. APROBAR la edición número tres (03), de la Regulación de Aviación Civil -RAC- número DOCE (12) referente a "**Regulación para los servicios de búsqueda y salvamento**" para que dicha norma sea de aplicación general.

II. La presente resolución entra en vigencia a partir de la presente fecha, por lo que tiene efectos inmediatos, así como deroga cualquier anterior a la misma.

Notifíquese y Archívese.

Guatemala, 30 de abril de 2026



**Capitán P.A. Tomás Inosente Aldecoa Casasola
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil.**





Sistema de Revisiones

LAS REVISIONES A LA PRESENTE REGULACIÓN SERAN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, ENFRENTA DEL RENGLÓN, SECCION O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR EL MISMO. LA RE-EDICIÓN SERÁ EL REEMPLAZO DEL DOCUMENTO COMPLETO POR OTRO.

ESTAS SE DEBEN DE ANOTAR EN EL REGISTRO DE EDICIONES Y REVISIONES, INDICANDO EL NUMERO CORRESPONDIENTE, FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.



**DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DE GUATEMALA
REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL DE GUATEMALA**

RAC 12

REGISTRO DE REVISIONES			
Rev. #	Fecha de emisión	Fecha de inserción	Insertada por:
Rev. Original	22/Noviembre/2007		
Edición 01	10/Septiembre/2015		
Edición 02	10/Enero/2018	Enero 2018	UNSA
Edición 03	22/Enero/2026	Febrero 2026	DVSO

PREAMBULO

La regulación de Aviación Civil RAC 12, tiene como finalidad regular los servicios de búsqueda y salvamento, como parte de los servicios de la aviación Nacional e Internacional.

Ha sido elaborado con base a la octava edición del año 2004, enmienda 18 del Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se ha seguido una metodología estricta, rigurosa y sistemática que permita establecer siempre controles de calidad.

Se emite la Regulación RAC 12 (Regulación para los servicios de búsqueda y salvamento) debido a la necesidad de tener un Documento Nacional y Legal que asegure el flujo de información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de los servicios de búsqueda y salvamento, y cumplir con los requerimientos del Anexo 12 de la OACI y a la vez que sirva de guía al prestador de Servicios.

La edición 03, se realiza con base en la enmienda 19 del Anexo 12, en la cual se incluye el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) así como la capacidad de respuesta de búsqueda y salvamento (SAR), seguridad del personal de SAR en el lugar del accidente, realización de ejercicios y procedimientos que deben seguirse a partir del 26 de noviembre del 2026 al interceptar una transmisión de socorro. El presente documento está basado en el texto del Anexo 12 emitido y publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se complementa con el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR), Volumen I – Organización y gestión, Volumen II – Coordinación de las misiones y Volumen III – Medios móviles (Doc 9731), cuya finalidad primordial es ayudar a los Estados a satisfacer sus propias necesidades relativas a búsqueda y salvamento (SAR) y a cumplir las obligaciones contraídas en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Estas obligaciones, en la medida en que están relacionadas con el suministro de servicios SAR, están especificadas en este documento como normas y métodos recomendados. Los tres volúmenes del Manual IAMSAR proporcionan orientación sobre un enfoque aeronáutico y marítimo común para organizar y prestar servicios SAR. El Estado de Guatemala hará uso de los manuales, que se establezcan para mejorar los servicios SAR y colaborará con los Estados vecinos.

Intencionalmente en blanco

CONTROL DE PÁGINAS EFECTIVAS

PAGINA No.	REVISIÓN No	DE FECHA
1.	Edición 03	22/Enero/2026
2.	Edición 03	22/Enero/2026
3.	Edición 03	22/Enero/2026
4.	Edición 03	22/Enero/2026
5.	Edición 03	22/Enero/2026
6.	Edición 03	22/Enero/2026
7.	Edición 03	22/Enero/2026
8.	Edición 03	22/Enero/2026
9.	Edición 03	22/Enero/2026
10.	Edición 03	22/Enero/2026
11.	Edición 03	22/Enero/2026
12.	Edición 03	22/Enero/2026
13.	Edición 03	22/Enero/2026
14.	Edición 03	22/Enero/2026
15.	Edición 03	22/Enero/2026
16.	Edición 03	22/Enero/2026
17.	Edición 03	22/Enero/2026
18.	Edición 03	22/Enero/2026
19.	Edición 03	22/Enero/2026
20.	Edición 03	22/Enero/2026
21.	Edición 03	22/Enero/2026
22.	Edición 03	22/Enero/2026
23.	Edición 03	22/Enero/2026
24.	Edición 03	22/Enero/2026
25.	Edición 03	22/Enero/2026
26.	Edición 03	22/Enero/2026
27.	Edición 03	22/Enero/2026
28.	Edición 03	22/Enero/2026
29.	Edición 03	22/Enero/2026
30.	Edición 03	22/Enero/2026
31.	Edición 03	22/Enero/2026
32.	Edición 03	22/Enero/2026
33.	Edición 03	22/Enero/2026
34.	Edición 03	22/Enero/2026
35.	Edición 03	22/Enero/2026
36.	Edición 03	22/Enero/2026
37.	Edición 03	22/Enero/2026
38.	Edición 03	22/Enero/2026
39.	Edición 03	22/Enero/2026
40.	Edición 03	22/Enero/2026
41.	Edición 03	22/Enero/2026
42.	Edición 03	22/Enero/2026
43.	Edición 03	22/Enero/2026
44.	Edición 03	22/Enero/2026
45.	Edición 03	22/Enero/2026
46.	Edición 03	22/Enero/2026
47.	Edición 03	22/Enero/2026

48.	Edición 03	22/Enero/2026
49.	Edición 03	22/Enero/2026
50.	Edición 03	22/Enero/2026

ÍNDICE

Sistema de Revisiones.....	3
Sistema de Revisiones.....	3
REGISTRO DE REVISIONES.....	4
PREAMBULO.....	5
CONTROL DE PÁGINAS EFECTIVAS.....	6
Sección 1 – REQUISITOS	11
1. PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES	11
2. INTRODUCCIÓN.....	11
SUBPARTE A - ABREVIATURAS Y DEFICIONES	12
RAC 12.001 ABREVIATURAS	12
RAC 12.005 DEFINICIONES	13
SUBPARTE B - ORGANIZACIÓN.....	16
RAC 12.010 SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	16
RAC 12.015 REGIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	16
RAC 12.020 CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO Y SUBCENTROS DE SALVAMENTO	17
RAC12.025 COMUNICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	17
RAC 12.030 BRIGADAS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	18
RAC 12.035 EQUIPO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	18
SUBPARTE C - COOPERACIÓN	20
RAC 12.040 COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS	20
RAC 12.045 COOPERACIÓN CON OTROS SERVICIOS	21
RAC 12.050 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN	22
SUBPARTE D - PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS	23
RAC 12.055 INFORMACIÓN PREPARATORIA	23
RAC 12.060 PLANES DE OPERACIONES	24
RAC 12.065 BRIGADAS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	25
RAC 12.070 FORMACIÓN PROFESIONAL Y EJERCICIOS	26
RAC 12.075 RESTOS DE AERONAVES	26
SUBPARTE E – PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES.....	28

RAC 12.080 INFORMACIÓN RELATIVA A LAS EMERGENCIAS.....	28
RAC 12.085 ORIENTACIONES PARA EL RSC GUATEMALA DURANTE LAS FASES DE EMERGENCIA.....	28
RAC 12.090 PROCEDIMIENTOS CUANDO LA RESPONSABILIDAD DE LAS OPERACIONES CORRESPONDE A DOS O MÁS ESTADOS CONTRATANTES.....	30
RAC 12.095 PROCEDIMIENTOS PARA LAS AUTORIDADES QUE DIRIGEN LAS OPERACIONES DESDE EL LUGAR DEL SUCESO.....	30
RAC 12.100 PROCEDIMIENTOS PARA LA TERMINACIÓN Y SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES POR PARTE DE LOS CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO.....	31
RAC 12.105 PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIRSE EN EL LUGAR DE UN ACCIDENTE	32
RAC 12.110 PROCEDIMIENTOS QUE DEBE SEGUIR UN PILOTO AL MANDO QUE CAPTE UNA TRANSMISIÓN DE SOCORRO.....	34
RAC 12.115 SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.....	36
RAC 12.120 REGISTROS	36
RAC 12.125 VIGILANCIAS AL PROVEEDOR DE SERVICIOS	36
APÉNDICE I -SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.....	37
RAC 12.130 SEÑALES DIRIGIDAS A EMBARCACIONES.....	37
RAC 12.135 CÓDIGO DE SEÑALES VISUALES DE TIERRA A AIRE.....	38
RAC 12.140 CÓDIGO DE SEÑALES DE AIRE A TIERRA	39
APÉNDICE II -NORMAS Y PROCEDIMIENTOS EN CASO DE EMERGENCIAS	40
RAC 12.145 PROCEDIMIENTOS GENERALES	40
RAC 12.150 CONSIDERACIONES GENERALES.....	40
RAC 12.155 TRATAMIENTO DE LAS EMERGENCIAS.....	41
SECCIÓN 2	43
CAPITULO 1	43
MATERIALES DE CUMPLIMIENTO (MC) Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO (MEI).....	43
GENERAL.....	43
PRESENTACIÓN.....	43
SUBPARTE B	44
SUBPARTE C	46
SUBPARTE D.....	47

SUBPARTE E.....	48
APENDICE I.....	49
SEÑALES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO	49

Intencionalmente en blanco

Sección 1 – REQUISITOS

1. PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES

- 1.1 La sección uno de la RAC 12 se presenta en páginas sueltas formadas por una columna. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- 1.2 La letra de esta sección es Tahoma 10. Las notas explicativas se consideran complementarias a los requisitos y estarán escritas en letra Tahoma 8.

2. INTRODUCCIÓN

- 2.1 El presente documento contiene los requisitos para el desarrollo y aplicación conjunta de los Servicios de Búsqueda y Salvamento -SAR- para la navegación aérea.
- 2.2 La Sección 1 contiene las normas propias para la gestión de la seguridad operacional, en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los requerimientos de la normativa nacional.

SUBPARTE A - ABREVIATURAS Y DEFICIONES

RAC 12.001 ABREVIATURAS

(1) Para los efectos de aplicación de la presente Regulación se establecen las siguientes abreviaturas:

ALERFA	Fase de Alerta
AMVER	Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System
CCO	Centro Coordinador de Operaciones (COCESNA)
COBUSA	Comité de Búsqueda y Salvamento Centroamericano
COCESNA	Corporación Centroamericana de Navegación Aérea
COE	Centro de operaciones de Emergencia
CONRED	Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres
COSPAS	Cosmicheskaya Sisteyama Poiska Avariynich Sudov
DETRESFA	Fase de Peligro
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
FAG	Fuerza Aérea Guatemalteca
GADSS	Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Aeronáutico
INCERFA	Fase de Incertidumbre
MGGT/AILA	Aeropuerto Internacional La Aurora
MGMM/AIMM	Aeropuerto Internacional Mundo Maya
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PM	Puesto de Mando
RCC	Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento
RSC	Sub-Centro de Salvamento
SAR	Búsqueda y Salvamento
SARSAT	Search and Rescue Satellite-Aided Tracking
SRS	Sub-Región de Búsqueda y Salvamento
STS	SAR Tracking System
UNAGOB	Unidad Aérea del Ministerio de Gobernación
USAR	Unidad de Búsqueda y Rescate

RAC 12.005 DEFINICIONES

- (1) Cuando los términos indicados a continuación figuren en las normas y métodos recomendados para operaciones de Búsqueda y Salvamento de la presente RAC, tendrán el significado siguiente:
- (a) **Aeronave de Búsqueda y Salvamento:** Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las misiones de búsqueda y salvamento.
 - (b) **Alerta Innecesaria SAR / Unnecessary SAR Alert (UN SAR):** Mensaje que envía posteriormente un RCC a las autoridades apropiadas, cuando se ha activado innecesariamente el sistema SAR, debido a una falsa alerta.
 - (c) **Amaraje Forzoso:** Descenso forzoso de una aeronave en el agua.
 - (d) **Brigada de Búsqueda y Salvamento:** Unidad compuesta por personal apropiado, para ejecutar con rapidez la búsqueda y salvamento de aeronaves siniestradas.
 - (e) **Búsqueda:** Operación coordinada normalmente por un centro coordinador de rescate o un subcentro usando todo el personal e instalaciones disponibles para localizar a personas en situación de desastre.
 - (f) **Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC COCESNA):** Unidad responsable de promover una organización eficiente de los servicios de búsqueda y rescate y coordinar el buen desempeño de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.
 - (g) **Centro Coordinador de Salvamento Conjunto (CCSC) / Joint Rescue Coordination Centre (JRCC):** Centro coordinador de salvamento responsable de los sucesos de búsqueda y salvamento, tanto aeronáutico como marítimo.
 - (h) **Centro de Control de Misiones / Mission Control Centre MCC:** Parte del sistema COSPAS-SARSAT que acepta los mensajes de alerta procedentes de terminales locales de usuarios u otros centros de control de misiones, y los distribuye entre los centros coordinadores de salvamento apropiados u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.
 - (i) **Coordinador de Aeronaves / Aircraft Coordinator (ACO):** Persona que coordina la participación de varias aeronaves en las operaciones SAR.
 - (j) **Coordinador de Búsqueda y Salvamento / SAR Coordinator (SC):** 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.
 - (k) **Coordinador de la Misión de Búsqueda y Salvamento/Search and Rescue Mission Coordinator (SMC):** Funcionario asignado temporalmente para coordinar la respuesta a una situación de peligro real o aparente.
 - (l) **Coordinador en el Lugar del Siniestro / On Scene coordinator (OSC):** Persona designada

para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en un área determinada.

- (m) **Datum:** Referencia, plano o punto de referencia.
- (n) **ELT - Transmisor Localizador de Emergencia:** 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.
- (o) **Estado de Matrícula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (p) **Explotador:** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (q) **Facilidad de búsqueda y salvamento:** Todo recurso móvil, comprendidas las brigadas de búsqueda y salvamento designadas a las que se recurre para efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.
- (r) **Fase de Alerta (ALERFA):** Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.
- (s) **Fase de Emergencia:** Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.
- (t) **Fase de Incertidumbre (INCERFA):** Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.
- (u) **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.
- (v) **Instalación de Búsqueda y Salvamento:** Cualquier instalación móvil, incluyendo unidades de búsqueda y salvamento, usadas para realizar operaciones de búsqueda y salvamento.
- (w) **Perímetro de Rescate:** Zona donde se lleva a cabo un rescate o una extracción de herido(s) o cuerpo(s).
- (x) **Piloto al Mando (PIC):** 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.
- (y) **Plan de Búsqueda y Salvamento / SAR Plan:** Expresión general utilizada para describir los documentos existentes a todos los niveles de las estructuras nacionales e internacionales de búsqueda y salvamento, en los que detallan los objetivos, las medidas y los procedimientos que apoyan la prestación de servicios de búsqueda y salvamento.
- (z) **Puesto de Alerta:** Todo medio destinado a servir como puesto intermedio entre una persona que notifica un incidente y un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento.
- (aa) **Punto de Contacto de SAR / SAR Point of Contact (SPOC):** Centros coordinadores de

salvamento u otros puntos de contacto nacionales establecidos y reconocidos que pueden asumir la responsabilidad de recibir los datos de alerta COSPAS-SARSAT con el fin de salvar personas en peligro.

- (bb) **Región de búsqueda y salvamento (RSR) / Search and rescue region (SRR):** Área de dimensiones definidas, asociada a un RCC, en la que se prestan servicios de búsqueda y salvamento.
- (cc) **Rescate:** Operación para rescatar personas que hayan sido víctimas de un desastre, proveerles ayuda médica esencial y transportarlas a un lugar seguro.
- (dd) **Salvamento:** Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles asistencia médica inicial o de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro.
- (ee) **SAR Tracking System (STS):** Software receptor de los mensajes de alerta del Sistema COSPAS-SARSAT.
- (ff) **Servicio de Búsqueda y Salvamento:** Servicio establecido para monitorear, comunicar y coordinar las funciones de búsqueda y salvamento, proveyendo asistencia médica inicial o evacuación médica utilizando recursos públicos o privados, incluyendo aeronaves de cooperación, botes, y otras naves o instalaciones.
- (gg) **Sistema COSPAS-SARSAT/COSPAS-SARSAT System:** Sistema satelital proyectado para detectar balizas de socorro que transmiten en las frecuencias 121.5 MHz y 406 MHz.
- (hh) **Sistema Mundial de Determinación de la Posición / Global Positioning System (GPS):** Sistema satelital específico utilizado con equipo móvil para determinar la posición exacta de dicho equipo.
 - (ii) **Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RSC) MGGT/AILA:** Una unidad subordinada a un centro coordinador de búsqueda y salvamento, establecida para complementar el trabajo del centro Coordinador y suministrar a este, provisiones necesarias a las autoridades responsables.
 - (jj) **Sub-Centro de Salvamento Mundo Maya, MGMM/AIMM:** Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de éste dentro de una parte determinada de una región de búsqueda y salvamento.
- (kk) **Unidad de Búsqueda y Salvamento:** Recurso móvil conformado por personal entrenado y provisto de equipo especial para poder efectuar exitosamente una operación de búsqueda y salvamento.

Intencionalmente en blanco

SUBPARTE B - ORGANIZACIÓN

RAC 12.010 SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

- (1) El RSC debe de brindar el servicio de búsqueda y salvamento dentro de territorio nacional para asegurar que se preste asistencia a las personas en peligro. Dichos servicios deben ser proporcionados durante las 24 horas del día. [Ver MC 12.010 \(1\).](#)
- (2) Dentro del territorio y aguas jurisdiccionales indeterminadas en las que se haya de establecer un servicio de búsqueda y salvamento se determinan con base en acuerdos regionales de navegación aérea (COCESNA). COCESNA que ha aceptado la misión de prestar servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas por medio del Centro de Coordinación RCC, toma las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y presten de acuerdo con las disposiciones del Plan Nacional SAR. [Ver MC 12.010 \(2\).](#)
- (3) Los componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento comprenden un marco jurídico, una autoridad competente, recursos organizados, instalaciones de comunicaciones y personal especializado en funciones de coordinación y operaciones.
- (4) Los servicios de búsqueda y salvamento deben establecer procedimientos para mejorar la prestación del servicio, incluyendo aspectos de planeamiento, cooperación local o internacional y entrenamiento.
- (5) Al facilitar ayuda a las aeronaves en peligro y a los supervivientes de accidentes de aviación, el proveedor de servicios SAR, lo debe hacer prescindiendo de la nacionalidad o condición jurídica de las personas, o de las circunstancias en que se encuentren.
- (6) Guatemala acepta la responsabilidad de prestar servicios de búsqueda y salvamento, utiliza brigadas de búsqueda y salvamento y otras instalaciones y servicios disponibles para ayudar a cualquier aeronave que esté o parezca estar en estado de emergencia, o a sus ocupantes.
- (7) Cuando presten servicio en la misma zona, centros coordinadores de salvamento aeronáuticos y marítimos independientes. El proveedor de servicios SAR asegura la más estrecha coordinación posible entre los mismos.
- (8) El proveedor de servicios SAR facilita la compatibilidad y cooperación entre sus servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos. [Ver MEI 12.010 \(8\).](#)
- (9) El proveedor de servicios SAR establece subcentros coordinadores de salvamento conjuntos para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticas y marítimas cuando sea viable. [Ver MEI 12.010 \(9\).](#)

RAC 12.015 REGIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

- (1) Las regiones de búsqueda y salvamento dentro de las que se prestan estos servicios son delimitadas al territorio nacional. Dichas regiones no tienen partes comunes y las regiones vecinas son contiguas. MGMM es una Subregión de Búsqueda y Salvamento. [Ver MC 12.015 \(1\).](#)

- (2) Las regiones de búsqueda y salvamento coinciden 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. [Ver MEI 12.015 \(2\).](#)

RAC 12.020 CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO Y SUBCENTROS DE SALVAMENTO

- (1) Guatemala posee un subcentro coordinador de salvamento y una subregión que abarcan todo el territorio nacional. Subcentro Coordinador de Salvamento MGGT y Subregión MGMM. [Ver MC 12.020 \(1\).](#)
- (2) Todo el espacio aéreo de Guatemala está incluido dentro de dos regiones de búsqueda y salvamento asociadas con un subcentro coordinador de salvamento situado en otro Estado contratante, Guatemala establece un subcentro de salvamento que depende del Centro coordinador de salvamento establecido por COCESNA, siempre que este arreglo aumente la eficacia de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio. [Ver MEI 12.020 \(2\).](#)
- (3) Todo centro coordinador de salvamento RCC y, según corresponda, todo subcentro de salvamento está dotado las 24 horas del día de personal debidamente capacitado y con dominio del idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas.
- (4) El personal del RCC que participa en las comunicaciones radiotelefónicas debe tener dominio del idioma inglés. [Ver MEI 12.020 \(4\).](#)
- (5) En las zonas donde los servicios públicos de telecomunicaciones no permitan a las personas que observan una aeronave en peligro notificar al centro coordinador de salvamento correspondiente en forma directa y rápida, Guatemala designa como puestos de alerta centros adecuados de servicios públicos o privados. [Ver MEI 12.020 \(5\).](#)
- (6) El Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento de Guatemala (RSC), a través del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC COCESNA) debe mantener actualizados en todo momento los datos de contacto en el Directorio de Control de Operaciones (OPS) del Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Aeronáutico (GADSS), a fin de garantizar la disponibilidad inmediata de información confiable para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.
- (7) El Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento de Guatemala (RSC), a través del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC COCESNA), debe estar suscrito y mantener acceso permanente al Repositorio de Datos de Localización de Aeronaves en Peligro (LADR). Este requisito asegura la disponibilidad inmediata de información crítica para la identificación y seguimiento de aeronaves en situación de emergencia, fortaleciendo la capacidad de respuesta y la coordinación regional en operaciones de búsqueda y salvamento. [Ver MEI 12.020 \(7\).](#)

RAC12.025 COMUNICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

- (1) El Subcentro coordinador de búsqueda y salvamento dispone de medios de comunicación en ambos sentidos rápidos y seguros con:
- (a) Dependencias de servicios de tránsito aéreo correspondiente;
 - (b) Subcentros de Salvamento asociados;
 - (c) Las estaciones apropiadas, que facilitan marcaciones y posiciones;

- (d) Cuando corresponda una estación de radio costera que pueda alertar a las embarcaciones que se encuentran en la región y comunicarse con ellas;
- (e) El puesto central de las brigadas de búsqueda y salvamento en la región;
- (f) Todos los centros coordinadores de salvamento marítimos de la región y los centros coordinadores de salvamento aeronáuticos, marítimos, o conjuntos de las regiones adyacentes;
- (g) Una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica designada;
- (h) Brigadas de búsqueda y salvamento;
- (i) Puestos de alerta; y
- (j) El centro de control de misiones COSPAS-SARSAT que preste servicios a la región de búsqueda y salvamento.
[Ver MC 12.025 \(1\).](#)

(2) El subcentro de salvamento dispone de medios de comunicación rápidos y seguros con:

- (a) Los subcentros de salvamento adyacentes;
- (b) INSIVUMEH, Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología.
- (c) Las brigadas de búsqueda y salvamento.
- (d) Los puestos de alerta.

RAC 12.030 BRIGADAS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

- (1) El proveedor de servicios SAR designa como brigadas de búsqueda y salvamento a elementos de los servicios públicos y/o privados que se encuentran debidamente situados y equipados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento. [Ver MC 12.030 \(1\).](#)
- (2) Guatemala designa como partes del plan de operaciones de búsqueda a los elementos de los servicios públicos y/o privados que, aunque no sean apropiados para funcionar como brigadas de búsqueda y salvamento, puedan, no obstante, participar en las operaciones de búsqueda y salvamento.

RAC 12.035 EQUIPO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

- (1) Se provee a toda brigada de búsqueda y salvamento del equipo apropiado para localizar en forma rápida el lugar de un accidente y prestar ayuda adecuada en dicho lugar.
- (2) Toda brigada de búsqueda y salvamento cuenta con medios rápidos y seguros para comunicarse en ambos sentidos con otras instalaciones de búsqueda y salvamento que intervengan en la operación. [Ver MC 12.035 \(2\).](#)
- (3) Toda aeronave de búsqueda y salvamento está 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.
- (4) Toda aeronave de búsqueda y salvamento está equipada con un dispositivo para efectuar la localización por referencia a las frecuencias de socorro. [Ver MEI 12.035 \(4\).](#)
- (5) Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas está equipada de manera que pueda comunicarse con barcos. [Ver MEI 12.035 \(5\).](#)

- (6) Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas llevará un ejemplar del *Código Internacional de Señales*, a fin de superar las dificultades de idioma que puedan experimentarse en la comunicación con barcos. [Ver MEI 12.035 \(6\)](#).
- (7) Excepto en los casos en que se sepa que no va a ser necesario proporcionar suministros en los supervivientes desde el aire, por lo menos una de las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento transporta equipo lanzable de supervivencia. [Ver MEI 12.035 \(7\)](#).
- (8) El proveedor de servicios SAR en coordinación con la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED) almacena equipo de supervivencia convenientemente empaquetado para ser lanzado desde aeronaves. [Ver MEI 12.035 \(8\)](#).
- (9) Cada aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas debe transportar un dispositivo lanzable para medir la deriva real en la superficie.¹ [Ver MEI 12.035 \(9\)](#).

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

¹ A partir del 26 de noviembre del 2026

SUBPARTE C - COOPERACIÓN

RAC 12.040 COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS

- (1) El proveedor de servicios SAR coordina su organización de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos.
- (2) El proveedor de servicios SAR, siempre que sea necesario, coordina sus operaciones de búsqueda salvamento con las de los Estados vecinos, especialmente cuando estas operaciones están próximas a regiones de búsqueda y salvamento adyacentes. [Ver MEI 12.040 \(2\)](#).
- (3) El proveedor de servicios SAR por medio de COBUSA, siempre que sea posible, elabora planes y procedimientos comunes de búsqueda y salvamento para facilitar la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos. [Ver MEI 12.040 \(3\)](#).
- (4) Con sujeción a las condiciones que prescriban sus propias autoridades, Guatemala permite la entrada inmediata en su territorio de brigadas de búsqueda y salvamento de otros Estados para la búsqueda del lugar donde se hubiere producido un accidente de aviación y para el salvamento de los supervivientes de dicho accidente.
- (5) Las autoridades de Guatemala cuando desee que sus brigadas de búsqueda y salvamento entren en el territorio de otro Estado contratante para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, lo solicita, dando todos los detalles de la misión planeada y de la necesidad de realizarla, al subcentro o centro coordinador del Estado interesado o a cualquier otra autoridad que designe ese Estado.
- (6) Guatemala representada por la DGAC:
 - (a) Acusan recibo inmediatamente de la solicitud mencionada, e
 - (b) Indican lo antes posible, en qué condiciones, de imponerse alguna, puede emprenderse la misión planeada.
- (7) Guatemala llega a acuerdos con los Estados vecinos para reforzar la cooperación y coordinación en materia de búsqueda y salvamento estableciendo las condiciones de entrada de las brigadas de búsqueda y salvamento de un Estado en el territorio de los demás. Estos acuerdos también prevén que se facilita la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades. [Ver MEI 12.040 \(7\)](#).
- (8) Guatemala autoriza a su subcentro coordinador de salvamento: [Ver MEI 12.040 \(8\)](#).
 - (a) Para que soliciten a otros centros o subcentros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluso aeronaves, barcos, personal o equipo;
 - (b) Para que concedan todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, barcos, personal o equipo en su territorio; y
 - (c) Para que convengan las medidas necesarias con las respectivas autoridades de aduana, migración y de otra clase con objeto de facilitar dicha entrada.

- (9) Guatemala autoriza a su subcentro coordinador de salvamento a prestar ayuda, cuando se les solicite, a otros centros o subcentros coordinadores de salvamento, incluso ayuda en forma de aeronaves, barcos, personas o equipo. [Ver MEI 12.040 \(9\)](#).
- (10) El proveedor de servicios SAR organiza 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. ²
- (11) El proveedor de los servicios SAR organiza la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que participen brigadas de búsqueda y salvamento, las de otros Estados y los explotadores, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento. ³ [Ver MEI 12.040 \(11\)](#).
- (12) El proveedor de servicios SAR dispone de lo necesario para la realización de visitas periódicas del personal de su subcentro coordinador de salvamento a los centros o subcentros de los Estados vecinos, para establecer contacto entre ellos. [Ver MEI 12.040 \(12\)](#).

RAC 12.045 COOPERACIÓN CON OTROS SERVICIOS

- (1) El proveedor de servicios SAR dispone de lo necesario para que todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales que no formen parte de la organización de búsqueda y salvamento cooperan ampliamente con éstos y presten toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación.
- (2) El proveedor de servicios SAR debe procurar la cooperación más estrecha posible entre las autoridades aeronáuticas y marítimas competentes para proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y eficientes posibles. [Ver MEI 12.045 \(2\)](#).
- (3) El proveedor de servicios SAR debe procurar que sus servicios de búsqueda y salvamento cooperen con la Unidad de Investigación de Accidentes y con los que tienen a su cargo la atención de las víctimas del accidente.
- (4) A fin de ayudar a la investigación de accidentes, las brigadas de salvamento se deben acompañar, cuando sea posible, de una persona capacitada para efectuar investigaciones de accidentes de aviación. [Ver MEI 12.045 \(4\)](#).
- (5) El proveedor de servicios SAR designa un punto de contacto de búsqueda y salvamento para la recepción de los datos de socorro COSPAS-SARSAT. ⁴
- (6) El proveedor de servicios SAR designa un punto de contacto de búsqueda y salvamento disponible las 24 horas del día para la recepción y acuse de recibido de los datos de alerta de socorro COSPAS-SARSAT que asegure la notificación oportuna al RCC para la iniciación de las actividades adecuadas de respuesta de búsqueda y salvamento. ⁵

² Hasta el 25 de noviembre del 2026

³ A partir del 26 de noviembre del 2026

⁴ Hasta el 25 de noviembre del 2026

⁵ A partir del 26 de noviembre del 2026

RAC 12.050 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN

- (1) El proveedor de servicios SAR publica y difunde toda la información necesaria para la entrada en su territorio de las brigadas de búsqueda y salvamento y de otros Estados, o bien incluirá esta información en los arreglos relativos a los servicios de búsqueda y salvamento.
- (2) Cuando la información de esa índole pueda favorecer la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, Guatemala debe facilitar, por conducto de los subcentros coordinadores de salvamento o por otros medios, información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento.
[Ver MEI 12.050 \(2\).](#)
- (3) El proveedor de servicios SAR debe en la medida en que sea conveniente y posible difundir entre el público en general y las autoridades encargadas de la respuesta de emergencia, información sobre las medidas que deben tomarse cuando existan motivos para creer que una aeronave en situación de emergencia pueda ser causa de inquietud pública o requiera una respuesta general de emergencia.
[Ver MEI 12.050 \(3\).](#)

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE D - PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

RAC 12.055 INFORMACIÓN PREPARATORIA

- (1) El subcentro coordinador de búsqueda y salvamento de Guatemala dispondrá en todo momento, rápida y fácilmente, de información al día sobre los siguientes puntos, con respecto a su región de búsqueda y salvamento:
 - (a) Brigadas de búsqueda y salvamento, subcentros de salvamento y puestos de alerta;
 - (b) Dependencias de los servicios de tránsito aéreo;
 - (c) Medios de comunicación que puedan utilizarse en las operaciones de búsqueda y salvamento;
 - (d) Direcciones y números de teléfono de todos los explotadores, o de sus representantes designados, que lleven a cabo operaciones en la región; y
 - (e) Todo servicio público y privado, incluido auxilios médicos y medios de transporte que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento.
- (2) El subcentro coordinador de salvamento de Guatemala dispone rápida y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento incluso la información relativa a:
 - (a) Ubicación y señales distintivas, horas de servicio y frecuencias de todas las radio estaciones que puedan ser utilizadas en apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento;
 - (b) La ubicación y horas de servicio de las estaciones que mantengan escucha de radio y las frecuencias escuchadas;
 - (c) Lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia; y
 - (d) Objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire.
 - (e) La posición, rumbo y velocidad de las aeronaves que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro; y⁶
 - (f) Cuando la región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, la posición, rumbo y velocidad de los barcos que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro.⁷
[Ver MEI 12.055 \(2\).](#)
- (3) Todo subcentro coordinador de salvamento cuya región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, debe tener rápido acceso a la información relativa a la posición, rumbo y velocidad de los barcos que se encuentran dentro de dichas áreas y que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro, e información sobre la forma de ponerse en contacto con los mismos.⁸ [Ver MEI 12.055 \(3\).](#)

⁶ A partir del 26 de noviembre del 2026

⁷ A partir del 26 de noviembre del 2026

⁸ Este párrafo 4.1.3 se elimina a partir del 26 de noviembre del 2026.

- (4) Guatemala debe, de forma individual o en cooperación con otros Estados, ya sea establecer sistemas de notificación de barcos en cooperación con las autoridades marítimas o hacer arreglos para disponer de enlaces de comunicaciones con el sistema AMVER y otros sistemas regionales de notificación de barcos a fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar.

[Ver MEI 12.055 \(4\).](#)

RAC 12.060 PLANES DE OPERACIONES

- (1) El subcentro coordinador de búsqueda y salvamento prepara planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento en su región de búsqueda y salvamento.

- (2) Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben elaborarse juntamente con los representantes de los explotadores, Fuerza Aérea Guatemalteca, UNAGOB, CONRED, Aeroclub de Guatemala, Circulo Aéreo Guatemalteco, Club Aéreo de Occidente, Asociación Guatemalteca de Pilotos Aviadores, Asociación de Líneas Aéreas y entes privados que puedan ayudar a proporcionar servicios de búsqueda y salvamento o beneficiarse de los mismos, teniendo en cuenta que el número de supervivientes podría ser considerable.

[Ver MEI 12.060 \(2\).](#)

- (3) Los planes de operaciones especifican, en la medida de lo posible, las medidas adoptadas para el abastecimiento de combustible de las aeronaves, embarcaciones y vehículos utilizados en las operaciones de búsqueda y salvamento, con inclusión de los facilitados por otros Estados.

- (4) Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben contener detalles relativos a las decisiones que habrán de tomar las personas que participen en la búsqueda y salvamento, con inclusión de:

(a) La forma en que deben efectuarse las operaciones de búsqueda y salvamento en la región de que se trate.

(b) La utilización de los sistemas e instalaciones de comunicación disponibles.

(c) Las medidas que habrán de tomarse juntamente con otros centros coordinadores o subcoordinadores de salvamento.

(d) El procedimiento para alertar a las aeronaves en ruta y a los barcos en el mar.

(e) Los deberes y prerrogativas de las personas asignadas a las operaciones de búsqueda y salvamento.

(f) La posible redistribución del equipo que pueda ser necesaria a causa de las condiciones meteorológicas o de otra naturaleza.

(g) Los métodos para obtener información esencial concerniente a las operaciones de búsqueda y salvamento, tales como informes y pronósticos meteorológicos, NOTAM apropiados, etc.

(h) Los métodos para obtener de otros centros o subcentros coordinadores de salvamento la asistencia que pueda necesitarse con inclusión de aeronaves, barcos, personas o equipo.

(i) Los métodos para ayudar a las aeronaves en peligro que se vean obligadas a efectuar un amaraje

forzoso, a encontrarse con las embarcaciones.⁹

- (j) Los métodos para ayudar a las aeronaves de búsqueda y salvamento y otras aeronaves a avanzar hacia la aeronave en peligro; y¹⁰
- (k) Las medidas cooperativas tomadas juntamente con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y otras autoridades interesadas para prestar asistencia a una aeronave que se sepa o sospeche es objeto de interferencia ilícita.¹¹
- i) Los métodos para obtener la aprobación que permita que las brigadas de búsqueda y salvamento de un Estado que prestan asistencia entren en el territorio del Estado del RCC.¹²
- j) Los métodos para ayudar a las aeronaves en peligro que se vean obligadas a efectuar un amaraje forzoso, a encontrarse con las embarcaciones.¹³
- k) Los métodos para ayudar a las aeronaves de búsqueda y salvamento y otras aeronaves a avanzar hacia las aeronaves en peligro; y¹⁴
- l) Las acciones cooperativas que deban realizarse juntamente con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y otras autoridades interesadas en prestar asistencia a una aeronave de la que se sepa o sospeche que es objeto de interferencia ilícita.¹⁵

(5) Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben integrarse en los planes de emergencia de aeropuertos a fin de proporcionar servicios de salvamento en las inmediaciones de los aeródromos, incluidos los aeródromos costeros y las zonas marítimas. [Ver MEI 12.060 \(5\)](#).

RAC 12.065 BRIGADAS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

(1) Toda brigada de búsqueda y salvamento debe:

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

(2) El proveedor de servicios SAR debe:

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

⁹ Hasta el 25 de noviembre del 2026

¹⁰ Hasta el 25 de noviembre del 2026

¹¹ Hasta el 25 de noviembre del 2026

¹² A partir del 26 de noviembre del 2026

¹³ A partir del 26 de noviembre del 2026

¹⁴ A partir del 26 de noviembre del 2026

¹⁵ A partir del 26 de noviembre del 2026

RAC 12.070 FORMACIÓN PROFESIONAL Y EJERCICIOS

- (1) A fin de lograr mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el proveedor de los servicios de búsqueda y salvamento debe implementar lo necesario para la instrucción periódica de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento.¹⁶
- (2) A fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el proveedor de los servicios SAR dispone de lo necesario para la instrucción y los ejercicios periódicos de su personal de búsqueda y salvamento, que incluye tanto entornos terrestres, como marítimos, según procede, que contengan elementos de búsqueda y salvamento, y se encuentran alejados de un aeródromo. Solamente para SAR Aéreo.¹⁷
[Ver MEI 12.070 \(2\).](#)
- (3) El proveedor SAR debe implementar un programa de instrucción y calificación que asegure la formación y la competencia del personal SAR, además debe describir el registro de la instrucción impartida. La calificación validará conocimientos y aptitudes mínimas, demostrando la capacidad del personal para desempeñar funciones específicas y operar los sistemas asignados.
[Ver MEI 12.070 \(3\).](#)
- (4) El proveedor de los servicios de búsqueda y salvamento debe establecer los lineamientos de los requerimientos de puestos y funciones del personal que presta dicho servicio, en el manual destinado para este fin, así como las cualificaciones mínimas para los especialistas.

RAC 12.075 RESTOS DE AERONAVES

- (1) El proveedor de servicios SAR A través del Departamento de Investigación de Accidentes se encarga de los restos que queden de un accidente de aviación, que haya tenido lugar dentro de su territorio o, en el caso de accidentes ocurridos en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada, dentro de las regiones de búsqueda y salvamento de su jurisdicción, sean retirados, destruidos o señalados en las cartas al terminarse la investigación del accidente, si su presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión a las operaciones de búsqueda y salvamento ulteriores.¹⁸

RAC 12.075 LUGAR DEL ACCIDENTE Y RESTOS DE AERONAVES

- (1) El proveedor de servicios SAR debe cerciorarse de que el personal de búsqueda y salvamento que pueda tener que intervenir en el lugar del accidente de una aeronave esté capacitado para la gestión de riesgos de salud ocupacional.¹⁹
- (2) El proveedor de servicios SAR debe encargarse de que los restos que queden de un accidente de aviación que haya tenido lugar dentro de su territorio o, en el caso de accidentes ocurridos en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada, dentro de las regiones de búsqueda y salvamento de su jurisdicción, sean retirados, destruidos o señalados en las cartas al terminarse la investigación del accidente, si su presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión a las operaciones de

¹⁶ Hasta el 25 de noviembre del 2026

¹⁷ A Partir del 26 de noviembre del 2026

¹⁸ Hasta el 25 de Noviembre del 2026

¹⁹ A partir del 26 de noviembre del 2026

búsqueda y salvamento ulteriores.²⁰ [Ver MEI 12.075 \(2\).](#)

Intencionalmente en blanco

²⁰ A partir del 26 de noviembre del 2026

SUBPARTE E – PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES

RAC 12.080 INFORMACIÓN RELATIVA A LAS EMERGENCIAS

- (1) Toda autoridad o cualquier elemento de la organización de búsqueda y salvamento que tenga razones para creer que una aeronave se halla en una emergencia, proporciona inmediatamente toda la información de que disponga el subcentro de salvamento interesado.
- (2) Inmediatamente después de recibir la información relativa a la aeronave en emergencia, el proveedor de los servicios de búsqueda y salvamento en conjunto con las organizaciones públicas y privadas que conforman el sistema nacional de búsqueda y salvamento y operadores, evalúan dicha información y consideran el alcance de las operaciones necesarias.
- (3) Cuando la información relativa a la aeronave en emergencia no proceda de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, el subcentro coordinador de salvamento determina a qué fase de emergencia corresponde la situación y aplica los procedimientos pertinentes a esta fase.

RAC 12.085 ORIENTACIONES PARA EL RSC GUATEMALA DURANTE LAS FASES DE EMERGENCIA

- (1) Fase **de alerta INCERFA**. Al producirse una fase de incertidumbre, el subcentro coordinador de salvamento presta su máxima cooperación a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, la oficina de información de vuelo y demás organismos y servicios adecuados, a fin de que los informes que lleguen sean rápidamente evaluados.
- (2) Fase **de alerta ALERFA**. Al producirse una fase de alerta, el subcentro coordinador de salvamento alerta inmediatamente a las brigadas de búsqueda y salvamento, organizaciones públicas y privadas que conforman el sistema nacional de búsqueda y salvamento siendo estas Fuerza Aérea Guatemalteca, UNAGOB, Asociación Guatemalteca de Pilotos Aviadores, Aeroclub de Guatemala, Circulo Aéreo Guatemalteco, CONRED y Operadores. Y actúa de acuerdo a lo establecido para una alerta descrita en el Plan Nacional de los Servicios de Búsqueda y Salvamento.
- (3) Fase **de peligro DETRESFA**. Al producirse una fase de peligro, el subcentro coordinador de salvamento en conjunto con las brigadas de búsqueda y salvamento, organizaciones públicas y privadas que conforman el sistema nacional de búsqueda y salvamento:
 - (a) Dispone inmediatamente de las brigadas de búsqueda y salvamento, de acuerdo con el plan de operaciones correspondiente.
 - (b) Averigua la posición de la aeronave, en coordenadas, calcula el grado de incertidumbre de esa posición y, de acuerdo con esta información y las circunstancias, determina la extensión del área de búsqueda.
 - (c) Se solicita de inmediato la reproducción del video del radar para determinar su última posición, así como la grabación de las comunicaciones radiales.
 - (d) Se solicita la posición de la señal del ELT si existiera, a los encargados de recibir señal de los

satélites COSPAS-SARSAT.

- (e) Notifica al explotador, siempre que sea posible, y lo tiene al corriente de los sucesos.
- (f) Notifica a otros centros o subcentros coordinadores de salvamento cuya ayuda probablemente se requiere o que puedan estar interesados en la operación.
- (g) Notifica a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por aquella.
- (h) Pide prontamente a las aeronaves, barcos, estaciones costeras y otros servicios no incluidos específicamente en el plan de operaciones correspondiente y que puedan prestar asistencia.
 - (i) Se mantengan a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro, del equipo de radio de supervivencia de un ELT.
[Ver MC 12.085 \(h\) \(i\).](#)
 - (ii) Ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro;
 - (iii) Informen de cualquier acontecimiento al centro coordinador de salvamento.
- (i) Con la información de que disponga, elabora un plan de acción detallado para llevar a cabo la operación de búsqueda y salvamento necesaria y comunica dicho plan a las autoridades que se encuentran directamente a cargo de la realización de dicha operación;
- (j) Modifica según sea necesario, de acuerdo con la condición de las circunstancias, el plan de acción detallado;
- (k) Notifica a las autoridades de investigación de accidentes competentes; y
- (l) Notifica al Estado de Matrícula de la aeronave en caso de tratarse de una aeronave extranjera.

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

- (4) Iniciación de las actividades de búsqueda y salvamento con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca. En el caso de que se declare una fase de emergencia con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca, y que pueda estar en una de dos o más regiones de búsqueda y salvamento, se aplica lo siguiente:
 - (a) Cuando se notifique a un centro coordinador de salvamento que existe una fase de emergencia y éste no sepa si otros centros han tomado las medidas apropiadas, asume la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas de conformidad con 5.2 y de consultar con los subcentros o centros coordinadores de salvamento vecinos con el objeto de designar un subcentro o centro coordinador de salvamento que asuman inmediatamente después la responsabilidad.
 - (b) A menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los subcentros o centros coordinadores de salvamento que haya de coordinar las actividades de búsqueda y salvamento y es el centro o subcentro encargado de:

- (i) La región en la que la aeronave notificó por última vez su posición; o
 - (ii) La región a la cual se dirigía la aeronave, si la última posición notificada estaba en la línea que separa dos regiones de búsqueda y salvamento; o
 - (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; y
- (c) Después de declararse la fase de peligro, el subcentro coordinador de salvamento que haya asumido la responsabilidad de coordinación general informará a todos los centros coordinadores de salvamento que participen en la operación, de todas las circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes. Igualmente, todos los subcentros coordinadores de salvamento que tengan conocimiento de alguna información relativa a la emergencia, la notifican al subcentro coordinador de salvamento que ha asumido la responsabilidad general.
- (5) Transmisión de información a las aeronaves para las cuales se haya declarado una fase de emergencia. Siempre que sea aplicable, el subcentro coordinador de salvamento responsable de las actividades de búsqueda y salvamento transmite a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que sirva a la región de información de vuelo en que opera la aeronave, la información sobre las actividades de búsqueda y salvamento iniciadas, con objeto de que tal información pueda transmitirse a la aeronave.

RAC 12.090 PROCEDIMIENTOS CUANDO LA RESPONSABILIDAD DE LAS OPERACIONES CORRESPONDE A DOS O MÁS ESTADOS CONTRATANTES

- (1) Cuando la dirección de las operaciones de búsqueda y salvamento en toda la región sea responsabilidad de más de un Estado contratante, cada uno de ellos debe actuar conforme al plan de operaciones COBUSA, siguiendo la solicitud del centro o subcentro coordinador de salvamento. El resultado esperado es la activación ordenada y conjunta del plan, con coordinación efectiva entre los Estados y ejecución integrada de recursos. El responsable principal de solicitar la aplicación es el RCC/RSC, mientras que las autoridades SAR de cada Estado son responsables de ejecutar y coordinar. La información se encuentra en el plan COBUSA, en el Anexo 12 de OACI, en el Manual IAMSAR y en protocolos nacionales, y se accede solicitando copia al RCC/RSC o consultando las fuentes oficiales. La coordinación se realiza entre los Estados contratantes, el RCC/RSC y, según corresponda, con organismos internacionales y fuerzas nacionales de apoyo.

RAC 12.095 PROCEDIMIENTOS PARA LAS AUTORIDADES QUE DIRIGEN LAS OPERACIONES DESDE EL LUGAR DEL SUCESO

- (1) Cuando las autoridades están inmediatamente a cargo de la dirección de las operaciones de búsqueda y salvamento, el procedimiento operativo establece que:
- (a) Deben dar instrucciones claras y oportunas a las brigadas bajo su mando e informar de esas instrucciones al Centro Coordinador de Salvamento (RCC), asegurando que las acciones queden registradas y sean trazables.

- (b) Deben mantener al corriente de los acontecimientos al Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC), garantizando un flujo continuo de información y coordinación.
- (2) El resultado esperado es que las brigadas actúen con directrices precisas, el RCC disponga de información actualizada sobre las órdenes emitidas y el RSC se mantenga informado en tiempo real. El responsable principal son las autoridades que dirigen las operaciones, apoyadas por el RCC y RSC. La información se encuentra en el plan SAR nacional y regional, en el Manual IAMSAR y en el Anexo 12 de OACI, accesible a través de los centros coordinadores y autoridades SAR nacionales. La coordinación se realiza entre las brigadas, el RCC, el RSC y las instituciones nacionales de aviación, marítimas y de protección civil según lo establecido en los planes SAR.

RAC 12.100 PROCEDIMIENTOS PARA LA TERMINACIÓN Y SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES POR PARTE DE LOS CENTROS COORDINADORES DE SALVAMENTO

- (1) Las operaciones de búsqueda y salvamento continuarán, siempre que sea posible, hasta que todos los supervivientes hayan sido llevados a un lugar seguro y únicamente se darán por terminadas cuando ya no exista una esperanza razonable de rescatar más personas. El resultado esperado es garantizar la protección y traslado seguro de los supervivientes, manteniendo las operaciones mientras exista posibilidad de rescate. El responsable principal de supervisar y decidir la continuidad o cierre es el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), apoyado por el Subcentro Coordinador (RSC) y las unidades SAR nacionales. La información se encuentra en el plan SAR nacional y regional, en el Manual IAMSAR y en el Anexo 12 de OACI, accesible a través de los centros coordinadores y autoridades SAR. La coordinación se realiza entre el RCC, el RSC, las brigadas SAR, las autoridades nacionales de aviación, marítimas y de protección civil, y organismos internacionales cuando corresponda.
- (2) Cuando, por regla general, el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) es responsable de determinar la suspensión de las operaciones de búsqueda y salvamento, el procedimiento operativo establece que el resultado esperado es una decisión clara, documentada y comunicada oportunamente sobre el cierre de las operaciones, garantizando orden y trazabilidad. El responsable principal es el RCC, apoyado por el Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) y las autoridades SAR nacionales en la ejecución de la decisión. La información se encuentra en el plan SAR nacional y regional, en el Manual IAMSAR y en el Anexo 12 de OACI, accesible a través de los centros coordinadores y autoridades SAR. Se obtiene solicitando protocolos vigentes al RCC/RSC, consultando manuales oficiales y revisando circulares nacionales. La coordinación se realiza entre el RCC, el RSC, las brigadas SAR, las autoridades nacionales de aviación, marítimas y de protección civil, y organismos internacionales cuando corresponda. [Ver MC 12.100 \(2\)](#).
- (3) El Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) es responsable de declarar la finalización de la operación de búsqueda y salvamento, una vez que se haya logrado el rescate exitoso de las personas involucradas, o cuando se confirme que ya no existe emergencia. El resultado esperado es la cancelación oficial de la fase de emergencia y la notificación inmediata a todas las autoridades, instalaciones y servicios que fueron activados o informados durante la operación, en coordinación con las instituciones participantes en el sistema SAR nacional (fuerzas armadas, cuerpos de seguridad, servicios médicos, aeropuertos, operadores de aeronaves, entre otros). La información necesaria para tomar esta decisión se obtiene a través de los reportes operativos, comunicaciones oficiales y confirmaciones de las unidades en el área de búsqueda, y se encuentra registrada en los sistemas de

coordinación del RSC, bitácoras de operaciones y mensajes oficiales de cierre, que deben archivar para efectos de auditoría y retroalimentación institucional.

- (4) El Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) es responsable de suspender temporalmente las actividades de búsqueda y salvamento cuando la operación se vuelve irrealizable, pero existe la posibilidad de que aún haya supervivientes. El resultado esperado es mantener la seguridad del personal y los recursos, garantizando la posibilidad de reanudar la operación en cuanto cambien las condiciones. Esta decisión se toma en coordinación con las autoridades y servicios activados en el sistema SAR nacional (fuerzas armadas, cuerpos de seguridad, servicios médicos, aeropuertos, operadores de aeronaves, entre otros), a quienes se informa de manera inmediata. La información necesaria para evaluar la reanudación se obtiene mediante reportes de campo, comunicaciones oficiales y datos posteriores sobre la situación del siniestro, y se encuentra registrada en los sistemas de coordinación del RSC, bitácoras operativas y mensajes oficiales, que sirven de base para decidir si la operación puede reiniciarse de forma justificada y viable.

RAC 12.105 PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIRSE EN EL LUGAR DE UN ACCIDENTE^{21 22}

- (1) El Subcentro Coordinador de Salvamento (SCCS) o el Centro de Salvamento es responsable de designar una o más brigadas en el lugar del siniestro para coordinar las actividades cuando participan múltiples instalaciones y servicios. El resultado buscado es garantizar la seguridad y eficacia de las operaciones aéreas y marítimas, considerando las capacidades disponibles y los requisitos operacionales. Esta acción se realiza en el momento en que concurren varias instituciones en el área del siniestro, y en coordinación con las autoridades y servicios involucrados en el sistema SAR nacional (fuerzas armadas, cuerpos de seguridad, servicios médicos, aeropuertos, operadores de aeronaves y marítimos, entre otros).
- (2) El piloto al mando es responsable de actuar cuando observe que otra aeronave o embarcación se encuentra en situación de peligro. El resultado buscado es apoyar la seguridad y eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) mediante la provisión de información precisa y oportuna. Esta acción debe realizarse en el momento de la observación del peligro, en coordinación con el Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) o, según corresponda, con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo. Las acciones específicas que debe cumplir el piloto son:
- (a) No perder de vista la aeronave o embarcación en peligro hasta que sea inevitable abandonar el área o el RSC comunique que su presencia ya no es necesaria.
 - (b) Determinar la posición de la aeronave o embarcación en peligro con la mayor precisión posible.
 - (c) Informar de inmediato al SCCS o a la dependencia de tránsito aéreo sobre toda la información obtenida respecto a la situación, incluyendo datos relevantes para la coordinación de la operación SAR que son:
 - (i) Tipo de embarcación o aeronave en peligro, su identificación y condición;
 - (ii) Su posición, expresada en coordenadas geográficas o reticulares o en distancia y rumbo verdadero desde un punto de referencia bien designado o desde una radio ayuda para la navegación;
 - (iii) Hora en que se ha verificado la observación, expresada en horas y minutos de tiempo

²¹ Hasta el 25 de noviembre del 2026

²² A partir del 26 de noviembre del 2026 llevará el título PROCEDIMIENTOS EN LA ESCENA DEL SINIESTRO

- universal coordinado (UTC);
- (iv) Número de personas observadas;
 - (v) Si se ha visto a los ocupantes abandonar la aeronave o embarcación en peligro;
 - (vi) Si se han recibido u observado señales de socorro, incluidas transmisiones de baliza de socorro;
 - (vii) Condiciones meteorológicas en el lugar del siniestro;
 - (viii) Condición física aparente de los supervivientes;
 - (ix) La mejor ruta posible de acceso por tierra al lugar del siniestro²³;
 - (x) La mejor ruta posible de acceso por tierra a la escena del siniestro²⁴;
 - (xi) Posición y descripción de cualquier otra aeronave o embarcación en el área que pueda prestar asistencia²⁵; y
- (d) Proceder de acuerdo con las instrucciones del subcentro coordinador de salvamento o la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- (3) Si la primera aeronave que llegue al lugar del accidente no es una aeronave de búsqueda y salvamento, ésta se hace cargo de las actividades que hayan de llevar a cabo en el lugar todas las demás aeronaves que acudan con posteridad, hasta que la primera aeronave de búsqueda y salvamento llegue al lugar del accidente. Si, mientras tanto, dicha aeronave no puede establecer comunicación con el correspondiente subcentro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, transfiere, de común acuerdo, la dirección de las operaciones a una aeronave que pueda establecer y mantener dichas comunicaciones, hasta que llegue la primera aeronave de búsqueda y salvamento.²⁶
- (4) La primera aeronave que llegue a la escena del siniestro, aunque no sea una aeronave de búsqueda y salvamento, es responsable de asumir la dirección inicial de las actividades en el lugar, coordinando a las demás aeronaves que arriben posteriormente. El resultado buscado es garantizar la continuidad y organización de las operaciones hasta la llegada de la primera aeronave SAR designada. Esta acción se realiza en el momento de la llegada al área del siniestro, y en coordinación con el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), Subcentro Coordinador (RSC) o la dependencia de los servicios de tránsito aéreo. Si la aeronave responsable no logra establecer comunicación con dichas autoridades, deberá transferir de común acuerdo la dirección de las operaciones a otra aeronave que sí pueda mantener comunicación efectiva, asegurando la coordinación hasta que arribe la aeronave SAR oficial.²⁷
- (5) La tripulación de la aeronave es responsable de asegurar que, cuando sea necesario transmitir información a los supervivientes o a las brigadas de salvamento en superficie y no exista comunicación en ambos sentidos, se logre el contacto. El resultado esperado es que dichas personas reciban instrucciones claras y útiles para facilitar el rescate. Para ello, la tripulación lanzará, siempre que sea posible, un equipo de comunicaciones portátil que permita establecer contacto directo; en caso contrario, transmitirá la información mediante un mensaje impreso lanzado desde la aeronave. Esta acción debe realizarse en el momento en que se identifique la necesidad de comunicación y en

²³ Hasta el 25 de noviembre del 2026

²⁴ A partir del 26 de noviembre del 2026

²⁵ A partir del 26 de noviembre del 2026

²⁶ Hasta el 25 de noviembre del 2026

²⁷ A partir del 26 de noviembre del 2026

coordinación con el Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) y las brigadas de superficie, garantizando coherencia con las directrices generales de la operación SAR.

- (6) La tripulación de la aeronave es responsable de responder a las señales terrestres emitidas durante una operación SAR. El resultado esperado es confirmar si la señal ha sido comprendida o no, garantizando que las brigadas en superficie tengan certeza sobre la interpretación de su mensaje. Para lograrlo, la aeronave utilizará los métodos establecidos en el apartado 5.6.3 y, si ello no fuera posible, realizará una señal visual alternativa que sea clara y reconocible. Esta acción debe efectuarse inmediatamente después de recibir la señal terrestre, en coordinación con el Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) y las brigadas de superficie, asegurando coherencia con los procedimientos generales de la operación SAR.
- (7) La tripulación de la aeronave es responsable de dirigir a una embarcación de superficie hacia el lugar donde se encuentre otra aeronave o embarcación en peligro. El resultado esperado es que la embarcación reciba instrucciones claras y precisas que le permitan llegar de forma rápida y segura al sitio de la emergencia. Para lograrlo, la aeronave transmitirá las indicaciones utilizando cualquiera de los medios disponibles; si no es posible establecer comunicación por radio, se empleará la señal visual apropiada. Esta acción debe realizarse en el momento en que se requiera orientar a la embarcación y en coordinación con el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), el Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) y las brigadas de superficie, asegurando que las instrucciones sean coherentes con el plan general de la operación SAR. [Ver MC 12.105 \(7\)](#).
- (8) La tripulación de la aeronave de búsqueda y salvamento es responsable de emplear el dispositivo para medir la deriva real en la superficie, conforme al numeral 2.6.9 del Anexo 12. El resultado esperado es obtener datos precisos sobre la deriva en el área del accidente, que permitan mejorar la planificación y eficacia de las operaciones de rescate. Para ello, la aeronave dejará caer el dispositivo inmediatamente al llegar a la escena del accidente, asegurando su correcto despliegue. Esta acción debe realizarse en el momento de arribo a la zona de emergencia y en coordinación con el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), el Subcentro Coordinador de Salvamento (RSC) y las brigadas de superficie, de modo que la información obtenida se integre oportunamente en la estrategia general de la operación SAR.²⁸ [Ver MEI 12.105 \(8\)](#).

RAC 12.110 PROCEDIMIENTOS QUE DEBE SEGUIR UN PILOTO AL MANDO QUE CAPTE UNA TRANSMISIÓN DE SOCORRO²⁹

- (1) Cuando un piloto al mando de una aeronave capte una transmisión de socorro, de ser posible, el piloto debe:
 - (a) Acusar recibo de la transmisión de socorro;
 - (b) Anotar la posición de la aeronave o embarcación en peligro, si aquélla se ha dado;
 - (c) Tomar una marcación sobre la transmisión;
 - (d) Informar al correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la llamada de la aeronave o embarcación en peligro, dándole toda la información disponible; y

²⁸ A partir del 26 de noviembre del 2026

²⁹ Hasta el 25 de noviembre del 2026

- (e) A criterio del piloto/de la pilota, mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición dada en la transmisión.
- (2) Cuando un piloto al mando de una aeronave capte una transmisión de socorro, de ser posible, el piloto debe:³⁰
- (a) Acusar recibo de la transmisión de socorro;
 - (b) Anotar la posición de la aeronave o embarcación en peligro, si aquélla se ha dado;
 - (c) Tomar una marcación sobre la transmisión;
 - (d) Informar al correspondiente subcentro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la llamada de la aeronave o embarcación en peligro, dándole toda la información disponible; y
 - (e) A criterio del piloto, mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición dada en la transmisión.

RAC 12.110 PROCEDIMIENTOS QUE DEBE SEGUIR UN PILOTO AL MANDO QUE CAPTE UNA TRNSMISIÓN DE SOCORRO³¹

- (1) Cuando un piloto al mando de una aeronave capte una transmisión de socorro, de ser posible, el piloto debe:
- (a) Acusar recibo de la transmisión de socorro;
 - (b) Anotar la posición de la aeronave o embarcación en peligro, si aquélla se ha dado;
 - (c) Tomar una marcación sobre la transmisión;
 - (d) Informar al correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la llamada de la aeronave o embarcación en peligro, dándole toda la información disponible;
 - (e) A criterio del piloto, mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición del siniestro; y
 - (f) Intentar establecer comunicación con la persona o las personas en peligro.
- (2) Cuando el piloto al mando esté a la escucha de la frecuencia 121,5 MHz e intercepte la transmisión de una baliza de socorro, debe también:
- (a) Anotar, y comunicar tan pronto como sea posible, la posición donde se recibió por primera vez la transmisión;
 - (b) No alterar ningún ajuste de silenciador en la radio de la aeronave; y

³⁰ Hasta el 25 de noviembre del 2026

³¹ A partir del 26 de noviembre del 2026

- (c) Si es factible, mantenerse a la escucha de la frecuencia hasta que cese la señal e informar de ello al centro coordinador de salvamento o a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo competente.

RAC 12.115 SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

- (1) Las señales visuales aire a superficie y superficie a aire que figuran en el Apéndice que se utilizan con el significado que en él se indica. Se utilizan solamente para los fines indicados, no se usa ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.
- (2) Al observar cualquiera de las señales indicadas en el Apéndice, las aeronaves obran de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.

RAC 12.120 REGISTROS

- (1) Todo subcentro coordinador de salvamento debe llevar un registro en que se dé cuenta de la eficiencia de las operaciones realizadas por la organización de búsqueda y salvamento de su región.
[Ver MEI 12.120 \(1\).](#)
- (2) Todo subcentro coordinador de salvamento debe preparar dictámenes sobre las operaciones de búsqueda y salvamento efectuadas en su región. Estos dictámenes deben comprender toda observación pertinente con respecto a los procedimientos usados y acerca del equipo de emergencia y supervivencia e incluir sugerencias respecto al mejoramiento de dichos procedimientos y equipos. Aquellos de los dictámenes que probablemente sean de interés para otros Estados, deberían enviarse a la OACI para fines informativos y para su divulgación en la forma oportuna.
[Ver MEI 12.120 \(2\).](#)

RAC 12.125 VIGILANCIAS AL PROVEEDOR DE SERVICIOS

- (1) El proveedor de los servicios de búsqueda y salvamento debe permitir el libre acceso a los inspectores de navegación aérea, a todos los objetos, material y equipo, lugares, personal, instalaciones y documentos necesarios para llevar a cabo la función de la vigilancia, llevando un registro que incluya fecha, nombre, área de inspección y cualquier otro dato que se considere necesario.

Intencionalmente en blanco

APÉNDICE I -SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

RAC 12.130 SEÑALES DIRIGIDAS A EMBARCACIONES

(1) Las siguientes maniobras ejecutadas en sucesión por una aeronave significa 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;
 - (i) Alabeando las alas; o
 - (ii) Abriendo y cerrando el mando o gases; o
 - (iii) Cambiando el paso de la hélice.
- (c) Seguir la dirección que quiera indicarse a la embarcación.

La repetición de estas maniobras tendrá el mismo significado.

[Ver MC 12.130 \(1\).](#)

(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;
 - (i) Alabeando las alas; o
 - (ii) abriendo y cerrando el mando de gases
 - (iii) cambiando el paso de la hélice.
- (b) Para acusar recibo de las señales:
 - (i) Izar el "gallardete de código" (rayas rojas y blancas verticales) de cerca (significa que se ha comprendido)
 - (ii) Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras "T" en código Morse.
 - (iii) Cambiar de rumbo para seguir a la aeronave.
- (c) Para indicar la imposibilidad de cumplir:
 - (i) Izar la bandera internacional "N" (cuadrados azules y blancos).
 - (ii) Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras "N" en código Morse.

[Ver MC 12.130 \(2\).](#)

RAC 12.135 CÓDIGO DE SEÑALES VISUALES DE TIERRA A AIRE

(1) Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por los supervivientes:

NUM	MENSAJE	SIMBOLO DEL CODIGO
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	↑

(2) Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por las brigadas de salvamento:

NUM	MENSAJE	SIMBOLO DEL CODIGO
1	Operación terminada	LLL
2	Hemos hallado a todos los ocupantes	LL
3	Hemos hallado sólo a algunos ocupantes	++
4	No podemos continuar. Regresamos a la base	XX
5	Nos hemos dividido en dos grupos. Cada uno se dirige en el sentido indicado	
6	Se ha recibido información de que la aeronave está en esta dirección	
7	No hemos hallado nada. Continuaremos la búsqueda	NN

- (3) Los símbolos tendrán 2,5 m (8 ft) de longitud por lo menos y se procurará que sean lo más llamativo posible. [Ver MC 12.135 \(3\)](#).

RAC 12.140 CÓDIGO DE SEÑALES DE AIRE A TIERRA

- (1) Las señales siguientes hechas por una aeronave significa que se han comprendido las señales de tierra:
- (a) durante hora de luz diurna:
 - i. alabeando las alas de la aeronave;
 - b. durante horas de oscuridad:
 - i. emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave o, si no se dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.
- (2) La ausencia de la señal antedicha que no se ha comprendido la señal de tierra.

Intencionalmente en blanco

APÉNDICE II - NORMAS Y PROCEDIMIENTOS EN CASO DE EMERGENCIAS

RAC 12.145 PROCEDIMIENTOS GENERALES

- (1) Una emergencia es una condición en la cual una aeronave se encuentra amenazada por un grave y/o inminente peligro y requiere auxilio inmediato.
- (2) En virtud de la gran cantidad de situaciones, condiciones y características en las que puede producirse una emergencia, no es posible, ni conveniente, establecer procedimientos específicos para el manejo de todos los casos. Sin embargo, cuando se crea o se sepa que exista o es inmediato una situación de emergencia se procurará seguir una línea de acción lo más acorde posible con el contenido de este Manual. En todo caso, se espera que el personal de los Servicios de Tránsito Aéreo ejerza siempre su criterio y su buen juicio para determinar la acción más conveniente en cada situación, manteniendo en mente el principio de proporcionar siempre el máximo auxilio posible.
- (3) De acuerdo con los procedimientos radiotelefónicos vigentes, se espera siempre que una emergencia deba ser declarada expresamente por el piloto de la aeronave usando la palabra "mayday", repetida tres (3) veces "emergencia", en lenguaje claro, sin embargo, la palabra si surge alguna duda o existen los suficientes elementos que demuestren que una aeronave está o estará potencialmente en emergencia, se deberá actuar, aunque dicha emergencia no hubiera sido declarada expresamente. Deberá tomarse siempre en cuenta la importancia del factor tiempo como un elemento esencial en el tratamiento de una situación de emergencia.
- (4) Cuando una aeronave se encuentre en emergencia se le deberá de dar prioridad número uno; esto significa que deberán atenderse sus necesidades en primer lugar, aún a costa de afectar la operación de cualquier otra aeronave e independientemente a la carga de trabajo que se genere.
- (5) En el tratamiento de una emergencia, es de la mayor importancia el contar con toda la información posible, que permita el manejo de la situación en forma inteligente, y la toma de decisiones de manera acertada. Debe de recordarse, además, que el piloto está autorizado por el reglamento del aire para decidir en primer lugar la acción a seguir.
- (6) Las unidades de los Servicios de Tránsito Aéreo deberán tener disponible la información actualizada sobre personas o entidades que puedan o deban ser informados cuando se presenten casos de emergencia, tales como: Autoridades aeronáuticas, autoridades militares, fuerza aérea y marina, autoridades civiles, cuerpos de bomberos, cuerpos de Rescate, cruz roja, COE, operador aéreo de la aeronave, etc.
- (7) Deberá tenerse en cuenta la importancia de proporcionar información a otras dependencias de tránsito aéreo, particularmente si el manejo de la aeronave en emergencia se habrá de transferir a otra unidad. Deberá recordarse que los Centros de Control de Área mantienen el enlace con los Servicios SAR y en muchas ocasiones tienen a su cargo la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.

RAC 12.150 CONSIDERACIONES GENERALES

- 1) Al iniciar el tratamiento de una emergencia, se deberá recabar el máximo de información posible a

fin de contar con mejores elementos para actuar. Las necesidades de información pueden variar, dependiendo de la situación; el mínimo de información necesaria para una aeronave en vuelo será:

- a) Identificación y tipo de aeronave;
 - b) Posición y altitud;
 - c) Naturaleza de la emergencia
 - d) Intenciones del piloto o solicitud de auxilio específico.
- 2) Después de iniciada la acción pudo recabarse algunos o todos los elementos mencionados a continuación, ya sea directamente del piloto o del operador de la aeronave, según se requiera: [Ver MEI 12.150 \(2\)](#).
- a) Altitud de la aeronave;
 - b) Combustible disponible expresado en tiempo;
 - c) Condiciones meteorológicas reportadas por el piloto;
 - d) Capacidad del piloto y equipo de la aeronave para volar IFR;
 - e) Hora sobre la última posición conocida;
 - f) Rumbo seguido desde la última posición conocida;
 - g) Velocidad Relativa o Absoluta de la aeronave;
 - h) Señales de Navegación que se reciban;
 - i) Referencias visuales;
 - j) Color de la aeronave;
 - k) Número de personas a bordo;

RAC 12.155 TRATAMIENTO DE LAS EMERGENCIAS

- (1) **INTERFERENCIA ILICITA.** Si en la pantalla de radar se observa la activación del código **7500** por alguna aeronave, o si el piloto reporta en lenguaje claro "*siete cinco cero cero*", el controlador deberá:
- (a) Acusar recibo y solicitar al piloto que confirme **7500**, agregando la frase "Contacto Radar" sin especificar mayores detalles. Si el piloto contesta afirmativamente o no se recibe respuesta, se considera que la aeronave es objeto de interferencia ilícita se procurará atender todas sus solicitudes dándole tratamiento prioritario;

- (b) Notificar al supervisor, al jefe o encargado de la unidad, a la dependencia de control que se hará cargo de la aeronave subsecuente y, a la autoridad competente;
 - (c) Proporcionar servicios de control normales sin requerir del piloto confirmación o respuestas, a menos que se reestablezcan los procedimientos normales a iniciativa de la tripulación;
 - (d) Si se despacha alguna aeronave para escoltar a la aeronave;
 - (e) Interferida, se proporcionará toda la ayuda posible a la escoliadora a fin de que se coloque en posición por detrás y -arriba de la aeronave interferida;
 - (f) No existirá diferencia en el tratamiento a aeronaves que sean objeto de interferencia ilícita por el hecho de operar IFR o VFR.
- (2) Si se observa que la aeronave cambia el transponder al código **7700**, o notifica oralmente *"siete siete cero cero"*, se interpretará que el piloto está enviando el mensaje: *"situación desesperada, solicito intervención armada"* y se deberá:
- (a) Causar recibo de la clave 7700, agregando la frase: *"contacto rada"*, sin especificar mayores detalles;
 - (b) Notificar al supervisor, al jefe o encargado de la unidad, a la dependencia que se hará cargo del control de la aeronave subsecuentemente y, a la autoridad competente.
[Ver MEI 12.155 \(2\) \(b\).](#)
- (3) Si después del aterrizaje se observa que la aeronave deja las aletas (flaps) completamente abajo o, si teniéndolas abajo, las baja completamente, se interpretará que el piloto está enviando el mensaje *"situación desesperada, solicito intervención armada"* y se informará de esta situación al Supervisor y/o al Jefe de la Estación de la Aerolínea, al Gerente del Aeropuerto, al Jefe de Seguridad Aeroportuaria y a las autoridades

SECCIÓN 2

SUBPARTE A - MATERIALES DE CUMPLIMIENTO (MC) Y MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO (MEI).

GENERAL

- 1.1 Esta sección contiene los Materiales de Cumplimiento (MC) y el Material Explicativo e Informativo (MEI) que ha sido aprobado para ser incluido en el RAC-12.
- 1.2 Si un párrafo específico no tiene MAC, o MEI, se considera que dicho párrafo no requiere de ellas.

PRESENTACIÓN

- (1) Las numeraciones precedidas por las abreviaciones MC, MEI indican el número del párrafo de la RAC-12a la cual se refieren.
- (2) Las abreviaciones se definen como sigue:
 - (a) Material de Cumplimiento (MC) contiene requisitos para cumplir con la sección 1 de la regulación. Los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico del RAC - 12.
 - (b) Material Explicativo e Informativo (MEI) ayudan a explicar el significado de una regulación.

SUBPARTE B

[MC 12.010 \(1\)](#) Las regiones de búsqueda y salvamento se establecen para asegurar el suministro de una infraestructura de comunicaciones adecuada, un encaminamiento de las alertas de socorro eficiente y una coordinación operacional apropiada para apoyar eficazmente los servicios de búsqueda y salvamento. Los países limítrofes pueden cooperar para establecer servicios de búsqueda y salvamento dentro de una misma región SAR. Ver RAC 12 2.1.1

[MC 12.010 \(2\)](#) La frase (acuerdos regionales de navegación aérea) se refiere a los acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, normalmente a propuestas de las reuniones regionales de navegación aérea. Ver RAC 12 2.1.1.1

[MEI 12.010 \(8\)](#) El proveedor de servicios SAR facilita la compatibilidad y cooperación entre sus servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos, para lograr la máxima eficacia en las coordinaciones al momento de una operación.

[MEI 12.010 \(9\)](#) El proveedor de servicios SAR puede establecer subcentros coordinadores conjuntos para asegurar la coordinación efectiva de operaciones aeronáuticas y marítimas."

[MC 12.015 \(1\)](#) Las regiones de búsqueda y salvamento coinciden 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. Ver RAC 12 2.2.1

[MEI 12.015 \(2\)](#) Las áreas de responsabilidad para operaciones SAR se alinean con las mismas divisiones que se usan para la gestión del tráfico aéreo (FIR). En áreas de altamar, se coordinan con las regiones marítimas de SAR, garantizando coherencia entre autoridades aéreas y marítimas.

[MC 12.020 \(1\)](#) Guatemala puede establecer un subcentro coordinador de salvamento con una región de búsqueda y salvamento asociada que, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea (COCESNA), se extienda sobre un área que exceda de su espacio aéreo soberano. Ver RAC 12 2.3.1

[MEI 12.020 \(2\)](#) Si una aeronave y su tripulación tiene una emergencia en Guatemala, el subcentro nacional (RSC) coordina la respuesta, pero bajo la supervisión del RCC de COCESNA, lo que asegura apoyo regional inmediato.

[MEI 12.020 \(4\)](#) El idioma inglés es el estándar internacional en las comunicaciones aeronáuticas y marítimas. Su dominio garantiza que los mensajes entre centros de coordinación, aeronaves y embarcaciones sean claros, precisos y entendidos por todas las partes, reduciendo el riesgo de errores en situaciones críticas de búsqueda y salvamento (SAR).

[MEI 12.020 \(5\)](#) En áreas rurales o remotas de Guatemala, las limitaciones de telecomunicaciones pueden impedir que un testigo de una emergencia aeronáutica contacte directamente al RCC. Para garantizar que la información llegue de manera oportuna, se establecen puestos de alerta en centros públicos o privados (estaciones de policía, municipalidades, aeródromos, estaciones de bomberos, hospitales o incluso comercios estratégicos). Estos puestos actúan como intermediarios entre la comunidad y el RCC.

[MEI 12.020 \(7\)](#) En el Manual del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) (Doc 10165) figura orientación sobre el uso del Directorio de Control OPS y el LADR.

[MEI 12.025 \(1\)](#) Los centros coordinadores de salvamento marítimos están indicados en los documentos pertinentes de la Organización Marítima Internacional. Ver RAC 12 2.4.1

[MC 12.030 \(1\)](#) 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 consulta entre las instituciones que conforman las brigadas de búsqueda especialmente La Fuerza Aérea, UNAGOB, Bases Navales, Aeroclub, Circulo Aéreo, Asociación de Pilotos Guatemaltecos, Operadores aéreos Públicos y Privados, COE de Aeronáutica, CONRED, Cruz Roja, Bomberos, Fuerza Pública, Ministerio Público. Ver RAC 12 2.5.1

[MC 12.035 \(2\)](#) Toda brigada de búsqueda y salvamento cuenta con medios rápidos y seguros para comunicarse en ambos sentidos con otras instalaciones de búsqueda y salvamento que intervengan en la operación para una mejor coordinación. Ver RAC 12 2.6.2

[MEI 12.035 \(4\)](#) Los requisitos relativos al equipamiento con transmisores de localización de emergencia (ELT) figuran en el Anexo 6 de la OACI partes I, II y III. Las especificaciones de los ELT figuran en el Anexo 10 de la OACI. Volumen III.

[MEI 12.035 \(5\)](#) Muchos barcos pueden comunicarse con aeronaves en las frecuencias de 2182 kHz, 4125 kHz, 121,5 MHz y 406 MHz. Sin embargo, normalmente los barcos no están a la escucha de esas frecuencias, en particular la de 121,5 MHz.

[MEI 12.035 \(6\)](#) La Organización Marítima Internacional publica el Código Internacional de señales en español, francés e inglés como documentos 1994E, 1995F y 1996.

[MEI 12.035 \(7\)](#) En las operaciones SAR, se establece que, excepto en los casos en que se sepa con certeza que no será necesario proporcionar suministros a los supervivientes desde el aire, al menos una de las aeronaves participantes debe transportar equipo lanzable de supervivencia. Este requisito garantiza que, si los supervivientes no pueden ser asistidos de inmediato por brigadas de superficie, se les pueda proporcionar apoyo vital básico —como agua, alimentos, mantas o botiquines— directamente desde la aeronave.

[MEI 12.035 \(8\)](#) El proveedor de servicios SAR, en coordinación con la Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres (CONRED), es responsable de almacenar y mantener equipo de supervivencia debidamente empaquetado y listo para su lanzamiento desde aeronaves en operaciones de búsqueda y rescate.

[MEI 12.035 \(9\)](#) Las aeronaves empleadas en operaciones de búsqueda y salvamento en áreas marítimas deben llevar a bordo un dispositivo lanzable que permita medir la deriva real en la superficie.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE C

[MEI 12.040 \(2\)](#) El proveedor de servicios SAR coordina, cuando sea necesario, sus operaciones de búsqueda y salvamento con los Estados vecinos, especialmente en áreas próximas a regiones de búsqueda y salvamento adyacentes.

[MEI 12.040 \(3\)](#) El proveedor de servicios SAR, por medio de COBUSA, elabora planes y procedimientos comunes de búsqueda y salvamento para facilitar la coordinación con los Estados vecinos, siempre que sea posible.

[MEI 12.040 \(7\)](#) Guatemala establece acuerdos con los Estados vecinos para reforzar la cooperación en búsqueda y salvamento, definiendo las condiciones de entrada de brigadas en sus respectivos territorios y facilitando su ingreso con el mínimo de formalidades.

[MEI 12.040 \(8\)](#) Se faculta al Subcentro Coordinador de Salvamento de Guatemala para gestionar de manera autónoma la asistencia internacional necesaria ante otros centros de salvamento, incluyendo el requerimiento de aeronaves, embarcaciones, personal y equipo especializados. Asimismo, el Subcentro está autorizado para otorgar los permisos de ingreso al territorio nacional y coordinar con las autoridades de aduanas, migración y demás entidades pertinentes, la aplicación de medidas de facilitación que agilicen la entrada y operatividad de dichos recursos durante las misiones de socorro.

[MEI 12.040 \(9\)](#) El Subcentro Coordinador de Salvamento de Guatemala está autorizado para proporcionar asistencia y apoyo técnico a otros centros o subcentros coordinadores de salvamento que así lo requieran. Esta cooperación comprende el despliegue y envío de recursos institucionales, tales como aeronaves, embarcaciones, personal calificado y equipo especializado, con el fin de colaborar en operaciones de búsqueda y salvamento fuera de la jurisdicción nacional, bajo los principios de reciprocidad y solidaridad internacional.

[MEI 12.040 \(11\)](#) El proveedor de servicios SAR deberá planificar y ejecutar ejercicios de instrucción conjuntos que integren a brigadas de salvamento nacionales, organismos de otros Estados y explotadores técnicos. Estas actividades de entrenamiento tienen como objetivo estandarizar procedimientos, evaluar la capacidad de respuesta y fomentar la eficiencia operativa de los equipos humanos y técnicos involucrados en las misiones de búsqueda y salvamento.

[MEI 12.040 \(12\)](#) El proveedor de servicios SAR gestionará y facilitará la realización de visitas periódicas del personal del Subcentro Coordinador de Salvamento a sus centros homólogos en los Estados vecinos. Estas misiones de enlace tienen como propósito fortalecer los canales de comunicación, intercambiar experiencias técnicas y asegurar un contacto directo y efectivo entre los coordinadores de salvamento para optimizar la respuesta en operaciones transfronterizas.

[MEI 12.045 \(2\)](#) El proveedor de servicios SAR garantizará la máxima cooperación y coordinación operativa con las autoridades marítimas competentes, con el fin de unificar esfuerzos y recursos. Esta articulación interinstitucional busca optimizar la gestión de los servicios de búsqueda y salvamento, asegurando una respuesta integral, eficaz y eficiente ante cualquier emergencia que requiera la intervención conjunta en ambos ámbitos de jurisdicción.

[MEI 12.045 \(4\)](#) En la medida de lo posible, las brigadas de búsqueda y salvamento deberán ser acompañadas por personal técnico capacitado en la investigación de accidentes de aviación. La integración de este especialista tiene como objetivo asegurar la preservación temprana de evidencias en el sitio del suceso y recopilar información crítica que contribuya al proceso de investigación técnica, sin comprometer la prioridad de las operaciones de salvamento.

[MEI 12.050 \(2\)](#) Guatemala, a través de sus subcentros coordinadores de salvamento o por otros medios adecuados, deberá facilitar la información relativa al plan de operaciones de búsqueda y salvamento cuando esta contribuya a mejorar la prestación de dichos servicios.

[MEI 12.050 \(3\)](#) El proveedor de servicios SAR deberá, cuando sea conveniente y posible, difundir información al público y a las autoridades de respuesta de emergencia sobre las medidas a seguir en caso de que una aeronave en situación de emergencia pueda generar inquietud pública o requerir una respuesta general de emergencia.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE D

[MEI 12.055 \(2\)](#) El Subcentro Coordinador de Salvamento de Guatemala deberá disponer de manera rápida y accesible de toda información relevante para las operaciones SAR, incluyendo datos sobre estaciones de radio y sus frecuencias, equipos de emergencia disponibles, objetos que puedan confundirse con restos de aeronaves, así como la posición, rumbo y velocidad de aeronaves y embarcaciones que puedan prestar apoyo en situaciones de peligro.

[MEI 12.055 \(3\)](#) Todo Subcentro Coordinador de Salvamento cuya región incluya áreas marítimas deberá contar con acceso inmediato a la información sobre la posición, rumbo, velocidad y medios de contacto de los barcos que puedan apoyar a aeronaves en peligro. Esta información puede mantenerse en los subcentros coordinadores de salvamento, o bien se puede tener acceso a la misma rápida y fácilmente.

[MEI 12.055 \(4\)](#) Guatemala, de manera individual o en cooperación con otros Estados, deberá establecer sistemas de notificación de barcos o mantener enlaces de comunicación con el sistema AMVER y otros sistemas regionales, con el fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar. La coordinación se realiza con las Brigadas de Marina. AMVER Es un sistema cooperativo internacional de notificación de barcos con cobertura mundial al que pueden interrogar todos los centros coordinadores de salvamento. Varios Estados contratantes también operan sistemas regionales de notificación de barcos.

[MEI 12.060 \(2\)](#) Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deberán elaborarse en coordinación con autoridades, asociaciones aéreas y entidades privadas que puedan apoyar o beneficiarse de estos servicios, considerando que el número de supervivientes puede ser significativo.

[MEI 12.060 \(5\)](#) Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben incorporarse en los planes de emergencia de los aeropuertos, para garantizar servicios de salvamento en sus inmediaciones, incluidos los aeródromos costeros y zonas marítimas.

[MEI 12.070 \(2\)](#) La necesidad de instrucción y ejercicios periódicos puede graduarse en función de la frecuencia de las respuestas reales de búsqueda y salvamento que demuestren una actuación satisfactoria y eficaz.

[MEI 12.070 \(3\)](#) La necesidad de un OJT para el personal SAR nace de la necesidad de dar cumplimiento al IAMSAR Vol. 1, Capítulo 3, numeral 3.1.4 CALIFICACIÓN.

[MEI 12.075 \(2\)](#) El proveedor de servicios SAR deberá garantizar que, una vez concluida la investigación de un accidente aéreo, los restos sean retirados, destruidos o señalados en las cartas, cuando su presencia represente un peligro o pueda generar confusión en futuras operaciones de búsqueda y salvamento.

Intencionalmente en blanco

SUBPARTE E

[MC 12.085 \(h\) \(i\)](#) Las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Anexo 10, Volumen III de OACI, para los ELT son 121,5 MHz y 406 MHz.

[MC 12.100 \(2\)](#) La suspensión de operaciones de búsqueda y salvamento será determinada por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), con apoyo del Subcentro Coordinador (RSC) y autoridades SAR nacionales. La decisión deberá ser clara, documentada y comunicada oportunamente, garantizando orden y trazabilidad. La coordinación se realizará entre el RCC, RSC, brigadas SAR, autoridades nacionales y, cuando corresponda, organismos internacionales, conforme a lo establecido en el Plan SAR nacional y regional, el Manual IAMSAR y el Anexo 12 de OACI.

[MC 12.105 \(7\)](#) La tripulación de la aeronave deberá dirigir a las embarcaciones de superficie hacia el lugar de la emergencia, transmitiendo instrucciones claras y precisas por radio u otros medios disponibles, o mediante señales visuales cuando sea necesario. Esta acción se realizará en coordinación con el RCC, el RSC y las brigadas de superficie, asegurando coherencia con el plan general de la operación SAR. Las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el Doc 9731 Volumen III de la OACI.

[MEI 12.105 \(8\)](#) La tripulación de la aeronave SAR deberá emplear el dispositivo para medir la deriva en la superficie al llegar a la zona del accidente, asegurando su correcto despliegue. Los datos obtenidos deberán integrarse oportunamente en la planificación de la operación, en coordinación con el RCC, el RSC y las brigadas de superficie, conforme al Anexo 12 de OACI.

[MEI 12.120 \(1\)](#) Cada Subcentro Coordinador de Salvamento mantendrá un registro detallado de las operaciones realizadas en su región, con el fin de evaluar y documentar la eficiencia de la organización de búsqueda y salvamento. Este registro servirá como base para el análisis del desempeño operativo y la implementación de mejoras continuas en el servicio.

[MEI 12.120 \(2\)](#) Cada Subcentro Coordinador de Salvamento elaborará dictámenes técnicos de sus operaciones, analizando la efectividad de los procedimientos aplicados y el desempeño del equipo de emergencia. Estos informes deberán incluir recomendaciones específicas para la mejora del servicio y, cuando contengan información de relevancia internacional, serán remitidos a la OACI para su divulgación y beneficio de otros Estados.

Intencionalmente en blanco

APENDICE I - SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

[MC 12.130 \(1\)](#) Debido al alto nivel del ruido a bordo de las embarcaciones, las señales sonoras indicadas en 2 y 3 son menos eficaces que la señal visual indicada en 1 y se consideran como medios alternativos de llamar la atención.

[MC 12.130 \(2\)](#) Las embarcaciones pueden responder de la siguiente forma a las señales que se indican en RAC 12.130 (1).

[MC 12.135 \(3\)](#) Los símbolos pueden hacerse con cualquier material, como por ejemplo: tiras de tela, pedazos de paracaídas, pedazos de madera, piedras o cualquier otro material similar; marcando los símbolos sobre el terreno con los pies o mediante manchas de aceite. Puede llamarse la atención hacia las Señales antedichas por cualquier otro medio como la radio, luces de bengala, humo y luz Reflejada.

Intencionalmente en blanco

APENDICE II - NORMAS Y PROCEDIMIENTOS EN CASO DE EMERGENCIAS

[MEI 12.150 \(2\)](#) Debe tomarse en cuenta la dificultad que pudiera tener el piloto para proporcionar información en virtud de atender actividades de mayor prioridad, por lo que pudiera ser necesario buscar la información por otros medios o limitarse a solicitar al piloto lo más esencial.

[MEI 12.155 \(2\) \(b\)](#) Normalmente, el piloto cambiará a código 7700 hasta por lo menos tres minutos después de haber activado 7500 o hasta que haya obtenido confirmación del controlador de que se recibió la clave, lo que ocurra primero.