Diario Oficial
LA GACETA
Costa Rica

190 Años
Benemérita
Imprenta Nacional
Costa Rica

Certificación de publicación oficial: La presente edición del Diario Oficial La Gaceta ha sido emitida electrónicamente por la Imprenta Nacional de Costa Rica. Firmado digitalmente por el representante legal:

JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
PERSONA FISICA, CPF-01-1399-0946.
Fecha declarada: 29/10/2025 03:32:56 p. m.
Esta es una representación gráfica únicamente, verifique la validez de la firma.

ALCANCE Nº 138 A LA GACETA Nº 203

Año CXLVII | San José, Costa Rica, miércoles 29 de octubre del 2025 | 703 páginas

PODER LEGISLATIVO
LEYES
PROYECTOS
PODER EJECUTIVO
DECRETOS
ACUERDOS
DOCUMENTOS VARIOS
HACIENDA
REGLAMENTOS
BANCO POPULAR Y DE DESARROLLO COMUNAL
MUNICIPALIDADES
INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS
BANCO CENTRAL DE COSTA RICA
JUNTA DE PROTECCIÓN SOCIAL
RÉGIMEN MUNICIPAL
MUNICIPALIDAD DE ALAJUELA
NOTIFICACIONES
JUSTICIA Y PAZ
MUNICIPALIDADES

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

Nº 45242 -MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Y

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades y prerrogativas conferidas en los artículos 6, 140 incisos 3), 18) y 146 de la Constitución Política, los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas y con fundamento en los artículos 22, 37, 38, 44, inciso a), d), h) e i) del Convenio de Aviación Civil Internacional, Apéndice II, Ley número 877 del 04 de julio de 1947, artículos 2, inciso b), 3 y 4 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, No. 3155 de 05 de agosto de 1963 y sus reformas, y lo estipulado en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, inciso VI), VII, 18, inciso I), inciso XVII), subincisos a)1., c), d), e), 19, incisos III), V), VI), IX), 20, 22, 73, 87, 100, 101, 102,103, 104, 106, 109, 114, 116, 127, 128, 129 la Ley General de Aviación Civil, No. 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.

CONSIDERANDO:

I. Que Costa Rica es un país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), aprobado en su totalidad por la Asamblea Legislativa de conformidad con lo establecido por la Constitución Política de Costa Rica, ratificado mediante Ley número 877 del 4 de julio de 1947.

II. Que el Capítulo VI, artículo 37 de dicho Convenio, relativo a la "Adopción de Normas y Procedimientos Internacionales (SARPS)", establece que cada Estado Contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

III. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley N° 3155 del 05 de agosto de 1963 y sus reformas, corresponde a este Ministerio darse la organización interna que más se adecue al cumplimiento de regular y controlar el transporte, el tránsito aéreo y sus derivaciones.

IV. Que de acuerdo con lo prescrito por el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección

General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación de la aviación civil dentro del territorio de la República.

V. Que mediante el artículo 43 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), compuesta por una Asamblea y Consejo, cuyo objetivo es desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

VI. Que la aeronáutica, en términos generales, es una actividad compleja, compuesta de un sin número de elementos materiales, técnicos y humanos que hacen de este modo de transporte el más seguro en su operación.

VII. Que es obligación del Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con el artículo 10 incisos XI y XII de la Ley General de Aviación Civil, velar por la supervisión de la actividad aeronáutica del país, así como, estudiar y resolver cualquiera de los problemas que surjan en su desarrollo.

VIII. Que el artículo 10 inciso VI y VII de la misma Ley General de Aviación Civil señala la atribución del Consejo Técnico de Aviación Civil de vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil, así como proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

IX. Que la presente reglamentación fue desarrollada con base en el Anexo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), enmienda 19 de 18 de abril de 2024 (entrada en vigencia en 26 de noviembre de 2026), se debe derogar y actualizar el RAC-12 para el cumplimiento de lo establecido:

Artículo	**Fecha** **18 de abril de 2024**	**Descripción** **Enmienda 19 AN 15/1.4-24/23**
CAPÍTULO 1. Definiciones		Se agrega: Repositorio de Datos de Localización de Aeronaves en Peligro (LADR)
CAPÍTULO 1. SUBPARTE B.		Se agrega RAC-12.071. Se agrega RAC-12.072.

Artículo	Fecha 18 de abril de 2024	Descripción Enmienda 19 AN 15/1.4-24/23
SUBPARTE D COOPERACIÓN		Cambia a: SUBPARTE C COOPERACIÓN
SUBPARTE E PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS		Cambia a: SUBPARTE D PROCEDIMIENTOS REPARATORIOS
RAC-12-200		Se adicionan: (b) incisos (5) y (6)
RAC-12.210 Planes de operaciones		Se adiciona al inciso d) (9) un párrafo.
RAC-12.220 Formación profesional y ejercicios		Adición de fechas.
RAC-12.225 Restos de las aeronaves		Cambio de nombre y fechas.
RAC-12. 265 Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accidente		Cambios inciso (b), (b) (3) adición (v) y (vi), (ix), (x) corre numeración. Cambio inciso (c) Adición inciso (f) de notas.
RAC-12.270 Procedimientos que debe seguir un piloto al mando que capte una transmisión de socorro		Adición inciso (g)
SUBPARTE F PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES		Cambia a: SUBPARTE E PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES
SUBPARTE G APÉNDICE - SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO		SUBPARTE F APÉNDICE - SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
CAPÍTULO 2		Cambia a: CAPÍTULO II
CAPÍTULO 2		Cambia a:

Artículo	Fecha 18 de abril de 2024	Descripción Enmienda 19 AN 15/1.4-24/23
CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA)		CAPÍTULO II CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA)
SUBPARTE E PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS		Cambia a: SUBPARTE D PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS
SUBPARTE F PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES		Cambia a: SUBPARTE E PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES
SUBPARTE G SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO		Cambia a: SUBPARTE F SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

X. Que se procedió a llenar el Formulario de Evaluación Costo Beneficio N° 2939 que establece el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo número 37045-MP-MEIC, en la Sección I "Control Previo de Mejora Regulatoria", siendo que el mismo dio resultado negativo pues este Reglamento no contiene trámites ni requisitos para los administrados.

Por tanto,

Decretan:

RAC–12 SAR

REGLAMENTO AERONÁUTICO COSTARRICENSE

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Artículo 1°— Se emite el siguiente Reglamento Aeronáutico Costarricense Búsqueda y Salvamento (SAR) denominado RAC–12 SAR, el cual dirá:

CAPÍTULO I

SECCIÓN I

SUBPARTE A
PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES

RAC-12.001 Presentación

Los requisitos contenidos en este Reglamento se aplican a todo el espacio aéreo de soberanía costarricense, delimitando las regiones de búsqueda y salvamento dentro de las que habrán de prestar estos servicios. Por tanto, todo proveedor que brinde servicios de búsqueda y salvamento en dicha región debe apegarse a las disposiciones establecidas en el presente reglamento.

El Reglamento consta de dos Capítulos (I y II).

(a) El contenido del Capítulo I es de acatamiento obligatorio, de todas y cada una de las normas que se encuentren dentro de este Capítulo, así como de los apéndices a las mismas, las tablas y figuras a que se haga referencia específica y que estén igualmente dentro del Capítulo 1. De igual forma, a todas las normas se les ha dotado de un título que indique un resumen del contenido de la misma, de manera que facilite su manejo y comprensión.

(b) El contenido del Capítulo II ilustra los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para complementar con un párrafo específico para cada una de las normas que así lo necesite.

RAC-12.002 Objeto

El proveedor de búsqueda y rescate (SAR) de Costa Rica, en forma individual o en cooperación con otros Estados, dispondrá lo necesario para establecer y prestar prontamente servicios de búsqueda y salvamento dentro del territorio nacional, para asegurar que se preste asistencia a las personas en peligro. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

RAC-12.003 Ámbito de Aplicación

Los requisitos contenidos en este Reglamento se aplican a todo el espacio aéreo de soberanía costarricense, delimitando las regiones de búsqueda y salvamento dentro de las que habrán de prestar estos servicios. Por tanto, todo proveedor que brinde servicios de búsqueda y salvamento en dicha región debe apegarse a las disposiciones establecidas en el presente reglamento.

El reglamento "RAC-12 SAR", se aplicará a todos los proveedores de servicio que brinden servicios de búsqueda y rescate dentro del territorio nacional y en aquellas áreas en que la República de Costa Rica tenga jurisdicción por convenios internacionales o acuerdos regionales.

RAC-12.004 Referencia

Este Reglamento 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 de la OACI), 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 Reglamento. Los tres volúmenes del Manual IAMSAR proporcionan orientación sobre un enfoque aeronáutico y marítimo común para organizar y prestar servicios SAR. La OACI insta a los Estados a que, haciendo uso del manual, establezcan y mejoren sus servicios SAR y colaboren con los Estados vecinos.

RAC-12.005 Directivas Operacionales

(a) La Dirección General de Aviación Civil puede emitir Directivas Operacionales mediante las cuales prohíba, limite o someta a determinadas condiciones una operación en interés de la seguridad operacional.

(b) Las Directivas Operacionales deben contener:
   (1) El motivo de su emisión;
   (2) Su ámbito de aplicación y duración;
   (3) Acción requerida por parte de los proveedores de servicios.

(c) Lo requerido por cualquier Directiva Operacional se debe considerar como un requisito adicional a los establecidos en este Reglamento.

RAC-12.006 Efectividad

Las especificaciones de este Reglamento entran en vigor a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

LISTA DE ABREVIATURAS

RAC-12.010 Lista de Abrieviaturas.

A continuación, se detallan las abreviaturas que se utilizan dentro de este Reglamento:

AIP	Publicación de información aeronáutica
AFS	Servicio fijo aeronáutico
AMVER	Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System, en español Sistema Automatizado de Rescate Mutuo de Buques de Asistencia Mutua
ATC	Control de tránsito aéreo
CCA	Circular Conjunta de Asesoramiento
COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
ELT	Transmisor de localización de emergencia
JRCC	Centro coordinador de salvamento conjunto
KHz:	Kilo Hertz
IAMSAR	Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento
MHz	Mega Hertz
NOTAM	Notice to air man
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
RAC	Reglamento Aeronáutico Costarricense
RCC:	Centro coordinador de salvamento
RSC	Subcentro de salvamento
SAR	Búsqueda y rescate
SRR	Región de búsqueda y salvamento
SUPPS	Procedimientos suplementarios regionales
UTC	Tiempo universal coordinado

DEFINICIONES

RAC-12.012 Definiciones.

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

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

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

Brigada de búsqueda y salvamento. Recurso móvil compuesto por personal competente y dotado de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.

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

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

Centro coordinador de salvamento conjunto (JRCC). Centro coordinador de salvamento encargado de las operaciones de búsqueda y salvamento, tanto aeronáuticas como marítimas.

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

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

Fase de alerta. Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

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

Fase de incertidumbre. Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

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

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

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

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

Región de búsqueda y salvamento (SRR). Área de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento, dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento. Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas estará equipada de modo que pueda comunicarse con barcos.

Repositorio de datos de localización de aeronaves en peligro (LADR). Sistema que hace disponible la información de posición de un vuelo en peligro, a las organizaciones apropiadas, según lo establecido por el Estado del Operador.

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

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

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

SUBPARTE B
GENERALIDADES DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

RAC-12.015 Suministro de los servicios de búsqueda y salvamento por parte de los proveedores SAR.
El proveedor SAR en forma individual o en cooperación con proveedores SAR de otros Estados y/u organismos, debe de disponer de lo necesario para establecer y prestar prontamente servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio para asegurar que se preste asistencia a las personas en peligro. Dichos servicios se deben de prestar durante las 24 horas del día.

RAC-12.020 Acuerdos Regionales de Navegación Aérea
Ver CCA-12.020

RESERVADO

RAC-12.025 Componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento

Los componentes básicos de los servicios de búsqueda y salvamento deben comprender un marco jurídico, una autoridad competente, recursos organizados, instalaciones de comunicaciones y personal especializado en funciones de coordinación y operacionales.

RAC-12.030 Establecimiento de procedimientos para mejorar los servicios de búsqueda y salvamento

Los servicios de búsqueda y salvamento deben de establecer procedimientos para mejorar la prestación de los servicios, incluyendo los aspectos de planificación, arreglos de cooperación a nivel nacional, internacional y entrenamiento.

RAC-12.035 Ayuda a aeronaves en peligro y a sobrevivientes de accidentes de aviación

El proveedor SAR debe facilitar ayuda a las aeronaves en peligro y a los sobrevivientes de accidentes de aviación, prescindiendo de la nacionalidad o condición jurídica de las personas, o de las circunstancias en que se encuentren.

RAC-12.040 Uso de brigadas de búsqueda y salvamento y otras instalaciones

El uso de brigadas de búsqueda y salvamento y otras instalaciones, se regirán según lo dispuesto por la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, número 8488 de 22 de noviembre de 2005.

RAC-12.045 Coordinación entre centros coordinadores de salvamento aeronáuticos y marítimos independientes

Cuando presten servicio en la misma zona centros coordinadores de salvamento aeronáutico y marítimo independientes, se debe asegurar la más estrecha coordinación posible entre los mismos, dando cumplimiento a los procedimientos para los permisos de sobrevuelos y aterrizajes de aeronaves extranjeras, sin afectar la efectividad de las operaciones SAR.

RAC-12.050 Compatibilidad y cooperación de los servicios de búsqueda y salvamento

El proveedor SAR debe facilitar la compatibilidad y cooperación entre sus servicios de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos.

RAC-12.055 Establecimiento de centros coordinadores de salvamento

Se deben establecer centros coordinadores de salvamento conjuntos para que el proveedor SAR coordine las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos cuando sea viable.

RAC-12.060 Regiones de búsqueda y salvamento
Ver CCA-12.060

El proveedor SAR debe publicar la región de búsqueda y salvamento dentro de las que se debe prestar estos servicios. Dichas regiones no deben tener partes comunes y las regiones vecinas deben ser contiguas.

RAC-12.065 Coincidencia de las regiones de búsqueda y salvamento con las regiones de información de vuelo.

Las Regiones de Búsqueda y Salvamento deben coincidir 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.

RAC-12.070 Centros Coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento
Ver CCA-12.070

El proveedor SAR debe establecer un centro coordinador de salvamento en la región de búsqueda y salvamento.

RAC-120.071

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

RAC-12.072

Cada centro coordinador de salvamento y, cuando corresponda, subcentro de salvamento se suscribirá y mantendrá el acceso al Repositorio de Datos de Localización de Aeronaves en Peligro (LADR).

RAC-12.075 Arreglos para el incremento en la eficiencia de los servicios de búsqueda y salvamento.

Cuando todo el espacio aéreo de Costa Rica o parte del mismo está incluido dentro de una región de búsqueda y salvamento asociada con un centro coordinador de salvamento situado en otro Estado, el proveedor SAR del primer Estado debe establecer un subcentro de salvamento que dependa del centro coordinador de salvamento, siempre que este arreglo aumente la eficiencia de los servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio.

RAC-12.080 Servicio disponible las 24 horas del día con personal debidamente capacitado

El centro coordinador de salvamento y el subcentro de salvamento, deben estar dotado las 24 horas del día de personal debidamente capacitado y con dominio del idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas.

RAC-12.085 Dominio del idioma Inglés

El personal del RCC y RSC que participa en las comunicaciones radiotelefónicas debe cumplir como mínimo, de acuerdo con la escala de competencia lingüística de la OACI, NIVEL 4 o equivalente al marco común Europeo.

RAC-12.090 Centros de Servicios públicos o privados designados como puestos de alerta

Los puestos de alerta de servicios públicos o privados se regirán según lo dispuesto por la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, número 8488 de 22 de noviembre de 2005.

RAC-12.095 Comunicaciones de búsqueda y salvamento
Ver CCA-12.095

(a) El centro coordinador de salvamento debe disponer de medios de comunicación en ambos sentidos rápidos y seguros con:
   (1) Dependencias de servicios de tránsito aéreo correspondientes;
   (2) Subcentros de salvamento asociados;
   (3) Las estaciones apropiadas, que facilitan marcaciones y posiciones;
   (4) Cuando corresponda, una estación de radio costera que pueda alertar a las embarcaciones que se encuentran en la región y comunicarse con ellas;
   (5) El puesto central de las brigadas de búsqueda y salvamento en la región;
   (6) Todos los centros coordinadores de salvamento marítimos de la región y los centros coordinadores de salvamento aeronáuticos, marítimos o conjuntos de las regiones adyacentes;
   (7) Una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica designada;
   (8) Brigadas de búsqueda y salvamento;
   (9) Puestos de alerta; y
   (10) El centro de control de misiones Cospas-Sarsat que preste servicios a la región de búsqueda y salvamento.

(b) El subcentro de salvamento debe disponer de medios de comunicación rápidos y seguros con:

(1) Los subcentros de salvamento adyacentes;

(2) Una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica;

(3) Las brigadas de búsqueda y salvamento; y

(4) Los puestos de alerta.

RAC-12 100 Brigadas de búsqueda y salvamento
Ver CCA-12.100

Las brigadas de búsqueda y salvamento se regirán según lo dispuesto por la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, número 8488 de 22 de noviembre de 2005 y sus reformas.

RAC-12.105 Equipo de búsqueda y salvamento

Los equipos de búsqueda y salvamento se regirán según lo dispuesto por la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, N° 8488 de 22 de noviembre de 2005 y sus reformas.

RAC-12.110 Medios rápidos y seguros de comunicación

(a) Toda brigada de búsqueda y salvamento debe contar con medios rápidos y seguros para comunicarse en ambos sentidos con otras instalaciones de búsqueda y salvamento que intervengan en la operación.

(b) Toda aeronave de búsqueda y salvamento debe estar 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.

RAC-12.115 Equipamiento de aeronaves con transmisores de localización de emergencias
Ver CCA-12.115

Toda aeronave de búsqueda y salvamento debe de estar equipada con un dispositivo para efectuar la localización por referencia a las frecuencias de socorro, 121.5 mhz/406mhz.

RAC-12.120 Equipo de comunicación y Código Internacional de Señales abordo
Ver CCA-12.120(a)(b)

(a) Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas debe de estar equipada de modo que pueda comunicarse con barcos.

(b) Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas debe llevar un ejemplar del Código Internacional de Señales, a fin de superar las dificultades de idioma que puedan experimentarse en la comunicación con barcos.

RAC-12.125 Equipo lanzable de supervivencia a bordo

Se regirán según lo dispuesto por el RAC-12.130 Almacenamiento de equipo de supervivencia.

Se regirán según lo dispuesto por la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, número 8488 de 22 de noviembre de 2005 y sus reformas.

SUBPARTE C
COOPERACIÓN

RAC-12.135 Cooperación entre Proveedores SAR

El proveedor SAR debe coordinar su organización de búsqueda y salvamento con la de los proveedores SAR vecinos.

RAC-12.140 Cooperación entre proveedores de búsqueda y salvamento adyacentes

El proveedor SAR, siempre que fuere necesario, debe coordinar sus operaciones de búsqueda y salvamento con la de los proveedores SAR vecinos, especialmente cuando estas operaciones están próximas a regiones de búsqueda y salvamento adyacentes.

RAC-12.145 Planes y procedimientos comunes de Búsqueda y Salvamento

El proveedor SAR por medio del COBUSA, debe elaborar siempre que fuere posibles planes y procedimientos comunes de búsqueda y salvamento para facilitar la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento con las de los proveedores SAR vecinos.

RAC-12.150 Entrada inmediata al territorio de brigadas de búsqueda y salvamento de otro Estado

Con sujeción a las condiciones que prescriban sus propias autoridades, el proveedor SAR debe coordinar para que el Estado de Costa Rica permita 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 sobrevivientes de dicho accidente.

RAC-12.155 Entrada inmediata a otro Estado de las brigadas de Búsqueda y Salvamento

Cuando las brigadas de búsqueda y salvamento del proveedor SAR del Estado de Costa Rica necesiten entrar en territorio de otro Estado para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, lo deben solicitar dando todos los detalles de la misión planeada y de la necesidad de realizarla, al RCC del Estado interesado. Para facilitar la solicitud de ingreso, las coordinaciones podrán realizarse a través de los coordinadores SAR del COBUSA.

RAC-12.160 Los proveedores SAR en representación de los Estados deben:

(a) acusar recibo inmediatamente de la solicitud mencionada, e

(b) indicar lo antes posible, en qué condiciones, de imponerse alguna, puede emprenderse la misión planeada.

RAC-12.165 Acuerdos para reforzar la cooperación y coordinación de búsqueda y salvamento

El proveedor SAR del Estado de Costa Rica debe llegar a acuerdos con los proveedores SAR vecinos para reforzar la cooperación y coordinación en materia de búsqueda y salvamento, en donde:

(a) se establezcan las condiciones de entrada de las brigadas de búsqueda y salvamento de un Estado en el territorio de los demás; y

(b) que se facilite la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades.

RAC-12.170 Autorización del Estado al proveedor SAR para solicitud de ayuda.

El proveedor SAR debe gestionar ante el Estado de Costa Rica para que autorice al centro y/o subcentro coordinador de salvamento como proveedor SAR, para:

(a) que soliciten a otros centros y/o subcentros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluso aeronaves, barcos, personas o equipo;

(b) que concedan todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, barcos, personas o equipo en su territorio;

(c) que convengan las medidas necesarias con las respectivas autoridades aduaneras, de inmigración y de otra clase con objeto de facilitar dicha entrada; y

(d) que presten ayuda cuando se les solicite, a otros centros y/o subcentros coordinadores de salvamento, incluso ayuda en forma de aeronaves, barcos, personas o equipo.

RAC-12.175 Ejercicios conjuntos de instrucción entre proveedores SAR

El proveedor SAR debe organizar la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que participen sus brigadas de búsqueda y salvamento, las de otros Estados y los explotadores, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento.

RAC-12.180 Visitas del personal a centros y subcentros de búsqueda y salvamento vecinos

El proveedor SAR debe disponer de lo necesario para la realización de visitas periódicas del personal del subcentro coordinador de salvamento a los centros y/o subcentros de los proveedores SAR vecinos, para establecer contacto entre ellos.

RAC-12.185 Cooperación con otros servicios

El proveedor SAR debe disponer de lo necesario para que:

(a) todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales que no formen parte de la organización de búsqueda y salvamento cooperen ampliamente con éstos y presten toda la ayuda posible a los sobrevivientes de los accidentes de aviación,

(b) exista una cooperación más estrecha entre las autoridades aeronáuticas y marítimas competentes para proporcionar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y eficientes posible.

(c) los servicios de búsqueda y salvamento deben de cooperar con el Departamento de Investigación de Accidentes y con los que tienen a su cargo la atención de las víctimas del accidente.

(d) A fin de ayudar a la investigación de accidentes, las brigadas de salvamento deben ir acompañadas, cuando sea posible, de una persona capacitada para efectuar investigaciones de accidentes de aviación.

RAC-12.190 Punto de contacto para la recepción de los datos de socorro

El proveedor SAR debe designar y publicar un punto de contacto de búsqueda y salvamento para la recepción de los datos de socorro Cospas-Sarsat.

RAC-12.195 Difusión de información

El proveedor SAR debe:

(a) publicar y difundir toda la información necesaria para la entrada en su territorio de las brigadas de búsqueda y salvamento de otros Estados, o bien debe incluir esta información en los arreglos relativos a los servicios de búsqueda y salvamento,

(b) cuando la información de esa índole pueda favorecer la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, el proveedor SAR debe facilitar, por conducto de los centros o subcentros coordinadores de salvamento o por otros medios, información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento,

(c) 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.

SUBPARTE D
PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

RAC-12.200 Información preparatoria
Ver CCA-12.200

(a) El subcentro coordinador de búsqueda y salvamento debe disponer en todo momento, rápida y fácilmente, de información al día sobre los siguientes puntos, con respecto a su región de búsqueda y salvamento:
  (1) brigadas de búsqueda y salvamento, subcentros de salvamento y puestos de alerta;
  (2) dependencias de los servicios de tránsito aéreo;
  (3) medios de comunicación que puedan utilizarse en las operaciones de búsqueda y salvamento; direcciones y números de teléfono de todos los explotadores, o de sus representantes designados, que lleven a cabo operaciones en la región; y
  (4) todo servicio público y privado, incluido auxilios médicos y medios de transporte que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento.

(b) El centro y subcentro coordinador de salvamento debe disponer rápida y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento, incluso la información relativa a:
  (1) la ubicación, señales distintivas, horas de servicio y frecuencias de todas las radios estaciones que puedan ser utilizadas en apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento;

(2) la ubicación y horas de servicio de las estaciones que mantengan escucha de radio y las frecuencias escuchadas;

(3) lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de sobrevivencia; y

(4) objetos que pueden ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire.

(5) a partir del 26 de noviembre de 2026, la posición, rumbo y velocidad de las aeronaves que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro; y

(6) a partir del 26 de noviembre de 2026, cuando la región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, la posición, rumbo y velocidad de los barcos que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro.

(c) *Hasta el 25 de noviembre de 2026,* todo centro y 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 encuentren dentro de dichas áreas y que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro, e información sobre la forma de ponerse en contacto con los mismos.

RAC-12.205 Sistema de notificación de barcos
Ver CCA-12.205

El proveedor SAR debe, de forma individual o en cooperación con otros proveedores SAR, 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 u otros sistemas regionales de notificación de barcos a fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar.

RAC-12.210 Planes de operaciones

(a) El subcentro coordinador de búsqueda y salvamento debe preparar planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento en su región de búsqueda y salvamento.

(b) Los planes de operaciones de búsqueda y salvamento deben elaborarse juntamente con los representantes de los explotadores y otros servicios públicos o privados que puedan ayudar a proporcionar servicios de búsqueda y salvamento o beneficiarse de los mismos, teniendo en cuenta que el número de sobrevivientes podría ser considerable.

(c) Los planes de operaciones deben especificar, las medidas adoptadas para el mantenimiento y el abastecimiento de combustible de las aeronaves, embarcaciones y vehículos utilizados en las operaciones de búsqueda y salvamento, con inclusión de los facilitados por otros proveedores SAR.

(d) 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, incluidos:

(1) la forma en que deben efectuarse las operaciones de búsqueda y salvamento en la región de que se trate;

(2) la utilización de los sistemas e instalaciones de comunicaciones disponibles;

(3) las acciones que deben de realizarse juntamente con otros centros y/o subcentros coordinadores de salvamento;

(4) el procedimiento para alertar a las aeronaves en ruta y a los barcos en el mar;

(5) los deberes y prerrogativas de las personas asignadas a las operaciones de búsqueda y salvamento;

(6) la posible redistribución del equipo que pueda ser necesaria a causa de las condiciones meteorológicas o de otra naturaleza;

(7) los métodos para obtener información esencial concerniente a las operaciones de búsqueda y salvamento, tales como informes y pronósticos meteorológicos, NOTAM apropiados;

(8) 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;

(9) los métodos para ayudar a las aeronaves en peligro que se vean obligadas a efectuar un amaraje forzoso, a encontrarse con las embarcaciones;

A partir del 26 de noviembre de 2026, los métodos para obtener la aprobación que permita que las brigadas de búsqueda y salvamento de un Estado que presta asistencia entren en el territorio del Estado del RCC;

(10) los métodos para ayudar a las aeronaves de búsqueda y salvamento y otras aeronaves a avanzar hacia la aeronave en peligro; y

(11) las acciones 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.

(e) 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.

RAC-12.215 Brigadas de búsqueda y salvamento

(a) Toda brigada de búsqueda y salvamento debe:

(1) tener conocimiento de todas las partes de los planes de operaciones establecidos en RAC-12.210, que sean necesarios para llevar a cabo eficazmente sus obligaciones; y

(2) mantener informado al subcentro coordinador de salvamento acerca de su estado de preparación.

(b) El proveedor SAR debe:

(1) tener preparado el número requerido de instalaciones de búsqueda y salvamento; y

(2) disponer de provisiones adecuadas de raciones, medicamentos, dispositivos para señales y demás equipo de sobrevivencia y salvamento.

RAC-12.220 Formación profesional y ejercicios

Hasta el 25 de noviembre de 2026, a fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el proveedor SAR debe disponer lo necesario para la instrucción periódica de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento.

A partir del 26 de noviembre de 2026, a fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, el proveedor SAR dispondrá lo necesario para la instrucción y los ejercicios periódicos de su personal de búsqueda y salvamento, que incluyan tanto entornos terrestres como marítimos, según proceda, que contengan elementos de búsqueda y salvamento, y se encuentren alejados de un aeródromo.

RAC-12.225 Lugar y restos de las aeronaves

Hasta el 25 de noviembre de 2026, la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes, podrá encargarse de que los restos que queden de un accidente de aviación que haya tenido lugar dentro de su territorio o, en el caso de accidentes ocurridos en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada, dentro de las regiones de búsqueda y salvamento de su jurisdicción, sean retirados, destruidos o señalados en las cartas al terminarse la investigación del accidente, si su presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión a las operaciones de búsqueda y salvamento ulteriores.

A partir del 26 de noviembre de 2026, la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes se cerciorarán de que el personal de búsqueda y salvamento que pueda tener que intervenir en el lugar del accidente de una aeronave esté capacitado para la gestión de riesgos de salud ocupacional.

Nota.— En el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, *Parte I* — Organización y planificación *(Doc 9756) y en la Circular 315* — Riesgos en los lugares de accidentes de aviación *figuran orientaciones relativas a prácticas eficaces de salud ocupacional en los lugares de accidentes de aviación.*

SUBPARTE E
PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES

RAC-12.230 Información relativas a las emergencias

(a) El Centro o Subcentro de Salvamento interesado debe recibir por cualquier medio disponible y de fuentes oficiales, información referente a una emergencia, e;

(b) Inmediatamente después de recibir la información relativa a la aeronave en emergencia, el Centro y/o Sub-Centro Coordinador de salvamento debe evaluar dicha información y debe considerar el alcance de las operaciones necesarias.

(c) Cuando la información relativa a la aeronave en emergencia no proceda de las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, el Centro y/o Sub-Centro Coordinador de salvamento debe determinar a qué fase de emergencia corresponde la situación y debe aplicar los procedimientos pertinentes a esta fase.

RAC-12.235 Procedimientos para el Centro y Subcentro Coordinador de Salvamento durante las fases de emergencia

Ver CCA-12.235 (i)

(a) Fase de Incertidumbre (INCERFA)

(b) Al producirse una Fase de Incertidumbre, el Centro o Subcentro Coordinador de Salvamento debe prestar 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.

(c) Fase de Alerta (ALERFA)

(d) Al producirse una Fase de Alerta, el Centro o Sub-Centro Coordinador de Salvamento debe alertar inmediatamente a las Brigadas de Búsqueda y Salvamento y dará comienzo a las actividades necesarias.

(e) Fase de Peligro (DETRESFA)

Al producirse una Fase de Peligro, el Centro o Sub-Centro Coordinador de Salvamento debe:

(1) disponer inmediatamente de las Brigadas de Búsqueda y Salvamento, de acuerdo con el plan de operaciones correspondiente;

(2) averiguar la posición de la aeronave, calcular el grado de incertidumbre de esa posición y, de acuerdo con esta información y las circunstancias, debe determinar la extensión del área de búsqueda;

(3) notificar al explotador, siempre que sea posible, y mantenerlo al corriente de los sucesos;

(4) notificar a otros centros o subcentros coordinadores de salvamento cuya ayuda probablemente se requerirá o que puedan estar interesados en la operación;

(5) notificar a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por dichos servicios;

(6) pedir prontamente a las aeronaves, barcos, estaciones costeras y otros servicios no incluidos específicamente en el plan de operaciones correspondiente y que puedan prestar asistencia, que:

  (i) Se mantengan a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro, del equipo de radio de supervivencia o de un ELT;

  (ii) Ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro; e

  (iii) Informen de cualquier acontecimiento al centro o subcentro coordinador de salvamento.

(7) con la información de que disponga, se debe elaborar un plan de acción detallado para llevar a cabo la operación de búsqueda y salvamento necesaria y se debe comunicar dicho plan a las autoridades que se encuentran directamente a cargo de la realización de dicha operación;

(8) modificar según necesario, de acuerdo con la condición de las circunstancias, el plan de acción detallado;

(9) notificar a las autoridades de investigación de accidentes competentes; y

(10) notificar al Estado de matrícula de la aeronave.

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

RAC-12.240 Iniciación de las actividades de búsqueda y salvamento con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca.

En el caso 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 debe aplicar lo siguiente:

(a) Cuando se notifique a un Centro o Subcentro Coordinador de salvamento que existe una fase de emergencia y éste no sepa si otros centros o subcentros han tomado las medidas apropiadas, debe asumir la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas de conformidad con RAC-12.245 y debe consultar con los centros y/o subcentros coordinadores de salvamento vecinos con el objeto de designar un Centro o Subcentro Coordinador de Salvamento que asuma inmediatamente después la responsabilidad.

(b) A menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros coordinadores de salvamento interesados, el Centro o Subcentro Coordinador de Salvamento que haya de coordinar las actividades de búsqueda y salvamento debe de ser el Centro o Subcentro encargado de:
(1) la región en la que la aeronave notificó por última vez su posición (LPK); o
(2) 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
(3) 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
(4) 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 o centro coordinador de salvamento que haya asumido la responsabilidad de coordinación general debe informar a todos los centros o subcentros coordinadores de salvamento que participen en la operación, de todas las circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes. Igualmente, todos los centros o subcentros coordinadores de salvamento que tengan conocimiento de alguna información relativa a la emergencia, la deben notificar al centro o subcentro coordinador de salvamento que ha asumido la responsabilidad general.

RAC-12.245 Transmisión de información a las aeronaves para las cuales se haya declarado una fase de emergencia.

Siempre que sea posible el Centro o Subcentro Coordinador de Salvamento responsable de las actividades de búsqueda y salvamento debe de transmitir 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-12.250 Procedimientos cuando la responsabilidad de las operaciones corresponde a dos o más proveedores SAR.

Cuando la dirección de las operaciones en la totalidad de la región de búsqueda y salvamento sea responsabilidad de más de un proveedor SAR, cada uno de esos proveedores involucrados debe proceder

de acuerdo con su plan de operaciones cuando así lo solicite el centro coordinador de salvamento de la región.

RAC-12.255 Procedimientos para los proveedores SAR que dirigen las operaciones desde el lugar del suceso.

Se regirán según lo dispuesto por la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, número 8488 de 22 de noviembre de 2005 y sus reformas.

RAC-12.260 Procedimientos para la terminación y suspensión de las operaciones por parte de los centros o subcentros coordinadores de salvamento
Ver CCA-12.260

(a) Las operaciones de búsqueda y salvamento deben continuar, hasta que se haya llevado a todos los sobrevivientes a un lugar seguro o hasta que ya no exista esperanza razonable alguna de rescatar a los sobrevivientes.

(b) Por regla general el centro coordinador de salvamento será responsable de determinar cuándo se suspenden las operaciones de búsqueda y salvamento.
   (1) Cuando una operación de búsqueda y salvamento haya tenido éxito, o cuando un centro o subcentro coordinador de salvamento sepa o considere que ya no existe una emergencia o recibe información en ese sentido, se debe cancelar la fase de emergencia, se debe concluir la operación de búsqueda y salvamento y se debe informar inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activado o a los que se haya notificado.

(c) Si una operación de búsqueda y salvamento se vuelve irrealizable y el centro o subcentro coordinador de salvamento concluye que aún puede haber sobrevivientes, el centro o subcentro debe suspender temporalmente las actividades en el lugar del siniestro hasta que cambie la situación y debe informar inmediatamente a todas las autoridades, instalaciones o servicios que se hayan activado o a los que se haya notificado. La información pertinente que se obtenga posteriormente debe ser evaluada y se deben reanudar las operaciones de búsqueda y salvamento si se justifica y es viable.

RAC-12.265 Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accidente
Ver CCA-12.265

(a) Se regirán según lo dispuesto por la Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo, Ley número 8488 de 22 de noviembre de 2005 y sus reformas;

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

(1) No perder de vista la aeronave o embarcación en peligro hasta que sea ineludible dejar el lugar del siniestro o el centro o subcentro coordinador de salvamento le comunique que su presencia ya no es necesaria;

(2) Determinar la posición de la aeronave o embarcación en peligro;

(3) Según proceda, dar cuenta al centro o subcentro coordinador de salvamento o a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de toda la información que pueda obtener respecto a los siguientes datos:

(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 radioayuda para la navegación;

(iii) Hora en que se ha verificado la observación, expresada en horas y minutos de tiempo universal coordinado (UTC);

(iv) Número de personas observadas;

(v) Si se ha visto a las personas abandonar la aeronave o embarcación en peligro;

(vi) a partir del 26 de noviembre de 2026, 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 las personas sobrevivientes;

(ix) hasta el 25 de noviembre de 2026, la mejor ruta posible de acceso por tierra al lugar del siniestro;

(x) a partir del 26 de noviembre de 2026, posición y descripción de cualquier otra aeronave o embarcación en el área que pueda prestar asistencia; y

(4) Proceder de acuerdo con las instrucciones del Centro o Subcentro Coordinador de Salvamento o la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

(c) *Hasta el 25 de noviembre de 2026, si la primera aeronave que llegue al lugar del accidente no es una aeronave de búsqueda y salvamento, se debe hacer cargo de las actividades que hayan de llevar a cabo en el lugar todas las demás aeronaves que acudan con posterioridad, hasta que la primera aeronave de búsqueda y salvamento llegue al lugar del accidente. Si, mientras tanto dicha aeronave no puede establecer comunicación con el correspondiente centro o subcentro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debe transferir, 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.

A partir del 26 de noviembre de 2026, si la primera aeronave que llegue a la escena del siniestro no es una aeronave de búsqueda y salvamento, se hará cargo de las actividades que hayan de llevar a cabo en el lugar todas las demás aeronaves que acudan con posterioridad, hasta que la primera aeronave de búsqueda y salvamento llegue a la escena del siniestro. Si, mientras tanto, dicha aeronave no puede establecer comunicación con el correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, transferirá, de común acuerdo, la dirección de las operaciones a una aeronave que pueda establecer y mantener dichas comunicaciones, hasta que llegue la primera aeronave de búsqueda y salvamento.

(d) Cuando sea necesario que una aeronave transmita información a las personas sobrevivientes o a las brigadas de salvamento de superficie y no se disponga de comunicación en ambos sentidos, debe lanzar siempre que sea posible un equipo de comunicaciones que permita establecer contacto directo o debe transmitir la información lanzando un mensaje impreso.

(e) Cuando se haya hecho una señal terrestre, la aeronave debe indicar si ha comprendido o no la señal usando los métodos descritos en RAC-12.265 (d) o, si ello no fuera posible haciendo la señal visual.

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

Nota 1.— Hasta el 25 de noviembre de 2026, las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el Doc 9731, Volumen III.

Nota 2.— A partir del 26 de noviembre de 2026, las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el apéndice y en el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR), Volumen III — Medios móviles (Doc 9731)

RAC-12.270 Procedimientos que debe seguir un piloto al mando que capte una transmisión de socorro.

Cuando un piloto/pilota 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 o 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 o la pilota, mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición dada en la transmisión.

A partir del 26 de noviembre de 2026, dirigirse hacia la posición del siniestro.

(f) A partir del 26 de noviembre de 2026, intentar establecer comunicación con la persona o las personas en peligro.

(g) A partir del 26 de noviembre de 2026, Cuando el piloto o la pilota esté a la escucha de la frecuencia 121,5 MHz e intercepte la transmisión de una baliza de socorro, deberá también:

(i) anotar, y comunicar tan pronto como sea posible, la posición donde se recibió por primera vez la transmisión;

(ii) no alterar ningún ajuste de silenciador en la radio de la aeronave; y

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

Nota.— Mantener el ajuste existente de silenciador del momento en que se recibe la transmisión por primera vez hasta que cesa la señal proporciona a los centros coordinadores de salvamento la posible ubicación más precisa de la baliza de socorro.

RAC-12.275 Señales de búsqueda y salvamento

(a) Las señales visuales aire a superficie y superficie a aire que figuran en el Apéndice de la presente regulación se deben utilizar con el significado que en él se indica. Se deben utilizar solamente para los fines indicados, no se debe usar ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

(b) Al observar cualquiera de las señales indicadas en el Apéndice de la presente regulación, las aeronaves deben obrar de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.

RAC-12.280 Registros

(a) Todo centro o subcentro coordinador de salvamento debe llevar un registro en que se dé cuenta de la eficiencia de las operaciones realizadas por el proveedor de búsqueda y salvamento de su región.

(b) Todo centro o 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 sobrevivencia e incluir sugerencias respecto al mejoramiento de dichos procedimientos y equipo. Aquellos de los dictámenes que probablemente sean de interés para otros Estados, deben enviarse a la OACI para fines informativos y para su divulgación en la forma oportuna.

SUBPARTE F

APÉNDICE - SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

(Nota. - Véase RAC-12.275 de esta Regulación)

1. Señales dirigidas a embarcaciones

Ver CCA-12 AP 1.1(b)

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

(a) describir un círculo alrededor de la embarcación, por lo menos una vez;

(b) volar a baja altura cruzando el rumbo de la embarcación y:

1) Alabeando las alas; o
2) Abriendo y cerrando el mando de gases; o
3) Cambiando el paso de la hélice.

(c) Seguir la dirección que quiera indicarse a la embarcación.

La repetición de estas maniobras tendrá el mismo significado.

1.2 Las siguientes maniobras ejecutadas por una aeronave significan que ya no se necesita la ayuda de la embarcación a la cual se dirige la señal:

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

b) Las embarcaciones para acusar recibo de las señales que se indican en 1.1 lo deben hacer de la siguiente forma:
   1) Izar "la banderola de código" (rayas rojas y blancas verticales) de cerca (significa que se ha comprendido);
   2) Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras "T" en código Morse;
   3) Cambiar de rumbo para seguir a la aeronave.

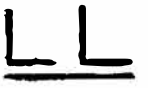
c) Para indicar la imposibilidad de cumplir:
   1) Izar la bandera internacional "N" (cuadrados azules y blancos);
   2) Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras "N" en código Morse.

2. Código de señales visuales de tierra a aire

2.1 Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por los sobrevivientes

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

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

Núm.	*Mensaje*	*Símbolo del código*
1	Operación terminada	
2	Hemos hallado a todos los ocupantes	
3	Hemos hallado sólo a algunos ocupantes	
4	No podemos continuar. Regresamos a la base	
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	

2.3 Los símbolos deben tener 2,5 m (8 ft) de longitud por lo menos y deben ser lo más llamativo posible. Ver CCA-12 AP 2.3

3. Señales de aire a tierra

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

a) Durante las horas de luz diurna:

- Alabeando las alas de la aeronave;

b) Durante las horas de oscuridad:

- Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave o, si no se dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.

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

CAPÍTULO II
CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA)

1. GENERAL

1.1. Si un párrafo específico no tiene una CCA, se considera que dicho párrafo no requiere de ellas.

2. PRESENTACIÓN

2.1 Las numeraciones precedidas por las abreviaciones CCA, indican el número del párrafo de la RAC-12 a la cual se refieren.

2.2 Las abreviaciones se definen como sigue:
Circulares Conjuntas de Asesoramiento (CCA) ilustran los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico del RAC-12.

Notas explicativas que aparecen en las RAC y que no son parte de las CCA, aparecen en letras más pequeñas.

SUBPARTE C
GENERALIDADES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

CCA-12.020 Acuerdos Regionales de Navegación Aérea

La frase (acuerdos regionales de navegación aérea) se refiere a los acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea.

CCA-12.060 Regiones de Búsqueda y Salvamento

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.

Las delimitaciones de las regiones de Búsqueda y Salvamento se determinan basándose en consideraciones técnicas y operacionales y no guarda relación con la delineación de las fronteras entre los Estados.

CCA-12.070 Centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento

Se debería establecer un centro coordinador de salvamento con una región de búsqueda y salvamento asociada que, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea, se extienda sobre un área que exceda de su espacio aéreo soberano.

CCA-12.095 Comunicaciones de búsqueda y salvamento

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

CCA-12.115 Equipamiento de aeronaves con transmisores de localización de emergencias

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, Volumen III.

CCA-12.120 a) Equipo de comunicación y Código Internacional de Señales abordo

a. 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.

CCA-12.120 b) Equipo de comunicación y Código Internacional de Señales abordo

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

SUBPARTE D
PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

CCA-12.200 Información preparatoria

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

CCA-12.205 Sistema de notificación de barcos

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 de OACI también operan sistemas regionales de notificación de barcos.

SUBPARTE E
PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES

CCA-12.235 (i) Procedimientos para los centros y/o subcentros coordinadores de salvamento durante las emergencias

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

CCA-12.260 Procedimientos para la terminación y suspensión de las operaciones por parte de los centros o subcentros coordinadores de salvamento.

Los proveedores SAR pueden solicitar información de otras autoridades estatales durante el proceso de tomar una decisión respecto a concluir las operaciones SAR.

CCA-12.265 Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accidente

Las señales visuales de aire a superficie y de superficie a aire figuran en el Doc. 9731 de OACI, Volumen III.

SUBPARTE F
SEÑALES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

CCA-12 AP 1.1(c) Señales dirigidas a embarcaciones

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

CCA-12 AP 2.3 Longitud de los símbolos

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.

Artículo 2º—Deróguese el Decreto N° 42677-MOPT de 06 de octubre de 2020 y cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga.

Artículo 3º— Este Decreto rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los dieciséis días del mes de julio del año dos mil veinticinco.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Efraím Zeledón Leiva.— 1 vez.—(D45242 - IN202501007014).