



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/SAR/TF/7 — NE/04

07/29/26

**Séptima Reunión del Grupo de Tarea de Implementación de Búsqueda y Salvamento (SAR) del
Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/SAR/TF/7)**

Ciudad de México, México, del 3 al 7 de agosto de 2026

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Asuntos Regionales y Mundiales de Búsqueda y Salvamento (SAR)
2.3 Seguimiento a la implementación de los requisitos del Sistema Mundial
de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS)**

ESFUERZOS PARA REDUCIR LAS NOTIFICACIONES FALSAS DE ELT(DT)

(Presentada por los Estados Unidos de América)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio proporciona información sobre la estrategia del Programa SARSAT de EE. UU. para reducir las notificaciones falsas del Transmisor Localizador de Emergencia - Seguimiento de Socorro (ELT(DT)) y facilitar el intercambio de datos con los datos enviados a los funcionarios mexicanos de SAR en MEXTEL y MEXISP.	
Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran en la Sección 3
Objetivos Estratégicos:	• Todos los vuelos son seguros y protegidos • La aviación es sostenible en términos medioambientales • Movilidad fluida, accesible y confiable • Ningún país se queda atrás • El Convenio Internacional de Aviación Civil y otros tratados, leyes y regulaciones abordan todos los desafíos
Referencias:	• Análisis de los datos de COSPAS-SARSAT

1. Introducción

1.1 Esta Nota de Estudio analiza las activaciones no relacionadas con emergencias realizadas por el Programa SARSAT de EE. UU. mediante los transmisores localizadores de emergencia (ELT(DT)). Describe los hallazgos del análisis inicial y el trabajo del Programa para identificar y adoptar medidas concretas para reducir las falsas notificaciones, comenzando con los ELT(DT) mediante herramientas de análisis de tendencias geográficas y temporales. Se omiten los nombres de los asociados de la industria en este documento para garantizar un entorno de intercambio de información positivo. Se describe una estrategia para reducir las falsas notificaciones de los ELT(DT).

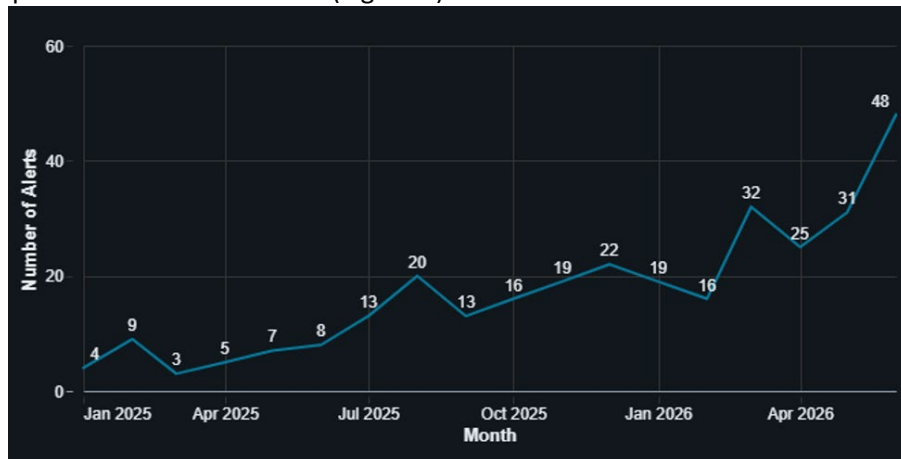
1.2 Para demostrar la eficacia del análisis, agradecemos a nuestro país anfitrión el uso de datos enviados a MEXTEL y MEXISP desde el Centro de Comando de Misión de EE. UU. (USMCC) para mostrar el problema actual y creciente de los dispositivos ELT(DT) y cómo se pueden tomar medidas para comprender mejor este problema.

2. Antecedentes

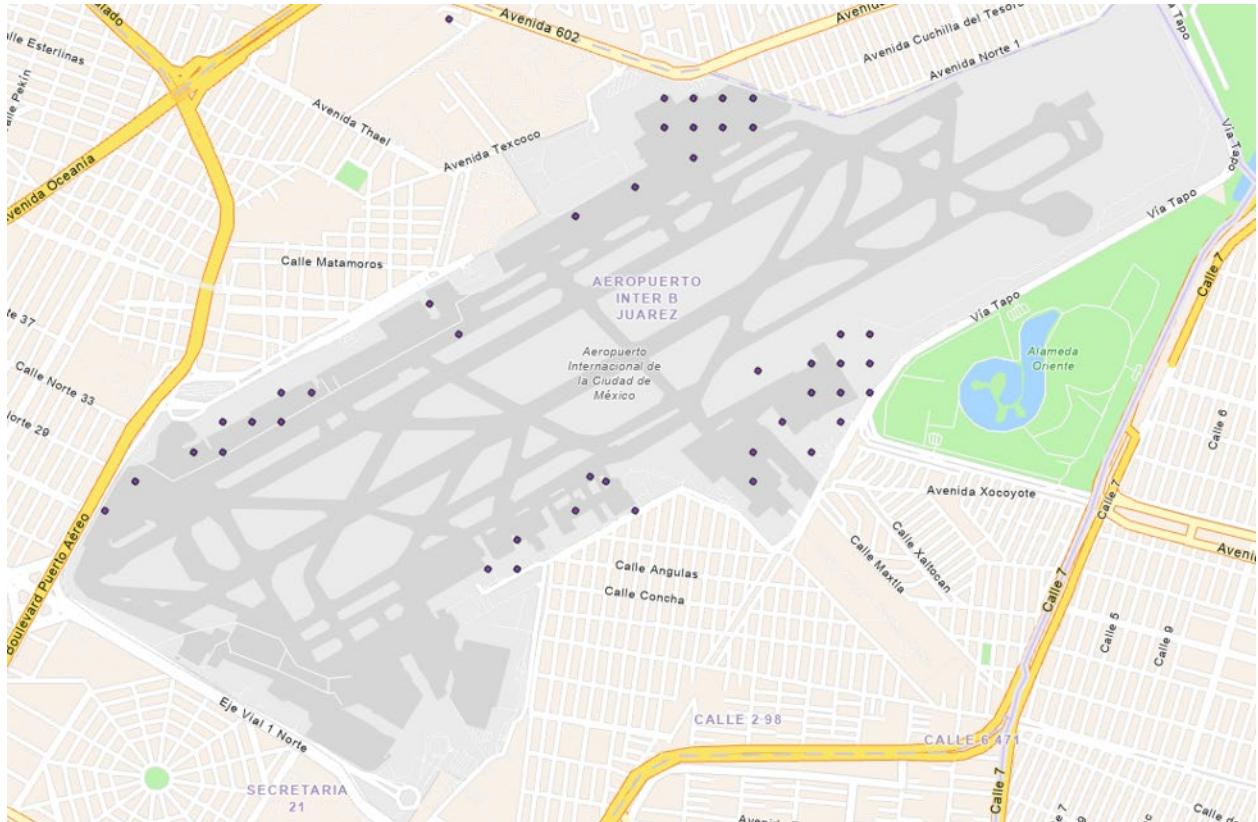
2.1 El sistema Cospas-Sarsat sufre un número excesivamente alto de falsas alarmas, generalmente del 98 % en todos los tipos de balizas del transmisor localizador de emergencia (ELT). Las falsas alarmas dificultan la capacidad de los centros coordinadores de salvamento (RCC) y otras autoridades de búsqueda y salvamento (SAR) para responder a emergencias reales y sobrecargan innecesariamente el Centro de Comando de Misión de los Estados Unidos (USMCC). Ante el creciente número de falsas notificaciones del dispositivo ELT(DT), se ha utilizado el análisis de datos para intentar determinar las causas raíz y proporcionar medidas de mitigación específicas, en colaboración con operadores de aeronaves (aerolíneas), centros de mantenimiento, fabricantes de aeronaves y fabricantes de balizas.

2.2 La Oficina de Gestión de Proyectos (PMO) del Satélite de Búsqueda y Salvamento de los Estados Unidos (SARSAT) investigó los ELT(DT) debido a la gran cantidad de falsas notificaciones. La PMO revisó los datos históricos de notificaciones de los ELT(DT) del SARSAT proporcionados por el USMCC, con el objetivo de identificar tendencias de falsas notificaciones para orientar intervenciones específicas con socios de la industria aérea. Desde el 1 de enero de 2025 hasta el 30 de junio de 2026, el USMCC recibió un total de 6054 notificaciones ELT(DT).

2.3 El USMCC constató que se enviaron 310 identificadores de sitio únicos (en adelante, «sitios») a los servicios de búsqueda y salvamento mexicanos, generando 183,000 soluciones recibidas/procesadas, con el envío de 48,540 mensajes. Un análisis más detallado, que examina la cantidad de notificaciones por designador de la OACI, muestra que cuatro aerolíneas representan el 69 % de los sitios. Los datos también se filtraron según el tipo de activación, observándose que el 70 % de las notificaciones se activaron manualmente desde la cabina y el 26 % mediante activación automática a través de la aviónica. Las tendencias temporales muestran un aumento drástico, pasando de 8 notificaciones hace un año a 48 en el último mes, lo que representa un incremento de ocho veces. Para demostrar aún más la tasa de aumento en los primeros cuatro meses de 2026, el promedio fue de 5,25, en los últimos cuatro meses el promedio ha aumentado a 34 sitios por mes, lo que demuestra un crecimiento exponencial sin intervención (Figura 1).



2.4 Tras la investigación inicial, la PMO de SARSAT de EE. UU. realizó un análisis geoespacial para comprender mejor las estadísticas resumidas. Se determinó que una gran proporción de sitios se ubican en las puertas de las terminales de los aeropuertos. A continuación, se presenta un ejemplo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que genera aproximadamente el 60 % de los sitios, casi todos provenientes de una sola aerolínea que representa el 40 % de todas las notificaciones en México (Figura 2). Este aeropuerto se seleccionó como ejemplo debido a la gran concentración de casos, pero el mismo análisis puede aplicarse a otros aeropuertos, plantas de fabricación y centros de mantenimiento en todo el país.



2.5 La PMO del SARSAT de EE. UU. se ha puesto en contacto con dos fabricantes de aeronaves para garantizar que estén al tanto de la alta tasa de falsas notificaciones e identificar las intervenciones adecuadas, con el consiguiente intercambio de información. La Administración Federal de Aviación de EE. UU. también utilizó este análisis para colaborar con las aerolíneas en la identificación de las causas de las altas tasas de falsas notificaciones en los aeropuertos. El esfuerzo por reducir la tasa de falsas notificaciones consistirá en un ciclo continuo de análisis de datos, mitigación específica, acciones correctivas y medición del desempeño. Los resultados derivados del trabajo realizado por el Especialista en Análisis de Datos de la PMO del SARSAT de EE. UU. seguirán identificando las causas fundamentales de las falsas notificaciones. Con base en estos hallazgos, se desarrollarán, adaptarán e implementarán planes de mitigación específicos, seguidos de una evaluación exhaustiva de las intervenciones.

2.6 Si bien los RCC reciben un gran número de mensajes Cospas-Sarsat por cada falsa activación del ELT(DT), el operador de la aeronave y la unidad de servicios de tránsito aéreo (ATSU)

correspondiente reciben solo un correo electrónico del Repositorio de Localización de Aeronaves en Peligro. Las unidades operativas, el RCC y el ATSU, pueden considerarse víctimas de la alta tasa de falsas notificaciones de ELT(DT). Sin embargo, si la autoridad de aviación civil (AAC) pertinente recibe información específica sobre el dispositivo ELT(DT), se espera que pueda reducir la tasa de falsas notificaciones colaborando con operadores aéreos (aerolíneas), centros de mantenimiento, fabricantes de aeronaves y fabricantes de balizas. La información necesaria del mensaje Cospas-Sarsat del ELT(DT) incluiría la hora y la posición de la notificación, la información del párrafo 3 del mensaje y la capacidad de decodificar el "ID HEX".

2.7 La PMO de Sarsat de EE. UU. espera colaborar con otros países para realizar un análisis similar o debatir con mayor profundidad las medidas que se están adoptando para reducir las falsas notificaciones de ELT(DT).

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en este documento;
- b) considerar la posibilidad de alentar a los RCC a que proporcionen información ELT(DT) relevante del mensaje Cospas-Sarsat a su autoridad nacional de aviación civil para abordar el problema de la activación falsa de ELT(DT) con los operadores de aeronaves (aerolíneas), instalaciones de mantenimiento, fabricantes de aeronaves y fabricantes de balizas.