

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**REUNIÓN OFICIOSA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE LA REGIÓN SAM
(SAM 90/03 SAR)**

(Lima, Perú, 8 al 12 de Setiembre de 2003)

Asunto 5: COSPAS-SARSAT en la Región SAM

- a) Revisión del estado de aplicación de normas para el uso del ELT en 406 MHz y del estado de implantación y funcionamiento de Banco de datos y Proveedor de datos, de los Estados SAM**

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio presenta a la reunión información relacionada con la obligatoriedad del uso del transmisor localizador de emergencia (ELT) y se proponen acciones para que la Región SAM disponga de un Plan de Transición que permita el cumplimiento de lo dispuesto en los Anexos 6 y 10 de la OACI, sobre el uso obligatorio de las ELT en 406 MHz. Como también de revisar el estado de disponibilidad a escala regional de registros y bases de datos de ELT.

Referencias

- ANP CAR/SAM, básico
- Informe de la reunión GREPECAS/11
- Manual IAMSAR (Doc.9731)

1. Introducción

1.1 En el ANP CAR/SAM, básico, Parte VII-Servicios de búsqueda y salvamento (SAR), se indica que para alcanzar el pronto cumplimiento de futuras disposiciones obligatorias en las Regiones CAR/SAM, todas las aeronaves que deben estar equipadas con transmisores de localización de emergencia (ELT) de conformidad con el Anexo 6, deberían estar equipadas con ELT automáticos que funcionen en 406 MHz y en 121,5 MHz para la recalada (Recomendación 6/6 de la reunión RAN CAR/SAM/3).

1.2 Asimismo, se indica que los Estados deberían tomar las medidas apropiadas para reducir el número de falsas alarmas en 121,5 MHz, que se producen al activarse involuntariamente los ELT, y para eliminar el uso no autorizado de esta frecuencia y la de 406 MHz. Como también, que deberían establecer un

registro de todos los ELT que funcionan en la frecuencia de 406 MHz instalados en aeronaves afectadas a la aviación de ese Estado y poner esta información a disposición de los RCC de otros Estados. (Recomendación 6/4 a), b) y c) de la reunión RAN CAR/SAM/3).

1.3 La misma Recomendación 6/4, en su literal d), indica que los Estados CAR/SAM deben designar un Punto de contacto SAR (SPOC) para que se incluya en la Tabla SAR 1 del Plan de navegación aérea CAR/SAM, básico.

2. Análisis

2.1 La reunión GREPECAS/11, llevada a cabo en Manaus, Brasil, en diciembre de 2002, revisó las enmiendas a los Anexos 6 y 10 adoptados en 1999 por el Consejo de la OACI, donde se establecen las fechas en las cuales las aeronaves deberán estar equipadas con ELT operando en 406 MHz y en 121,5 MHz para recalada (homing).

2.2 GREPECAS/11 también tomó nota de la fecha planificada por el Sistema COSPAS-SARSAT de desactivación de los servicios satelitales de alerta en 121,5 y 243 MHz. En consecuencia, los ELT operarán tanto en 406 MHz como en 121,5 MHz o únicamente en 121,5 MHz, hasta el 1 de enero de 2005.

2.3 La desactivación definitiva de los servicios de alerta satelitales en 121,5 MHz será el 1 de febrero de 2009. Como consecuencia de esta decisión, los usuarios de la baliza que funciona en 121,5 MHz no recibirán los servicios de alerta de los satélites del Sistema COSPAS-SARSAT a partir de la fecha, a menos que adquieran una baliza en 406 MHz de reemplazo.

2.4 Por lo mencionado anteriormente, GREPECAS/11 formuló la Conclusión 11/37 – Plan de transición para el uso obligatorio de las ELT en 406 MHz, la cual pide que las Oficinas NACC y SAM de la OACI insten a los Estados/Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM para que tomen las medidas pertinentes a fin de elaborar y aplicar un plan de transición que permita el cumplimiento de lo dispuesto en los Anexos 6 y 10 de la OACI, sobre el uso obligatorio de las ELT en 406 MHz.

2.5 Por su parte, el Manual IAMSAR indica que es también importante el contar con un registro de ELT para el SAR Aeronáutico y de EPIRB para el SAR Marítimo, dado que estos equipos ofrecen la oportunidad de reunir información que durante una emergencia resulta muy valiosa para acudir en auxilio. Cuando las aeronaves o embarcaciones registradas en un Estado actúen internacionalmente, los datos de registro del equipo deberán estar fácilmente disponibles para los RCC a escala internacional. Para que esto suceda, los datos deberán ser suministrados de una forma u otra junto con el mensaje de alerta.

2.6 Los Estados deben realizar las acciones necesarias para asegurarse que se registren tanto las ELT como las EPIRB y que esta información se encuentre inmediatamente al alcance de las autoridades SAR mediante la creación de una base de datos que contenga información relacionada con ELT y otra para EPIRB, o bien una que contenga ambas informaciones. Esto significa que la información registrada debe estar disponible las 24 horas del día para todas las autoridades SAR, incluidas las de otros Estados y organizaciones.

2.7 Por su parte, los RCC deberán disponer de estos datos, o bien ser informados, de cómo tener acceso a ellos. Corresponde a los usuarios y las autoridades responsables del registro y de la base de datos de mantener al día dicha información.

2.5 Para mayor ilustración de la reunión, en el **Apéndice A** de esta NE, se indica el texto completo de la Conclusión 11/37 del GREPECAS/11 y la normativa que con respecto al uso de ELT se encuentra en el Anexo 6 – Operación de aeronaves, Partes I, II y III.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a revisar la información presentada en esta NE y con esta información y la aportada al respecto por los participantes a:

- 1º) de considerarse pertinente, elaborar un borrador del plan de transición de los Estados SAM de acuerdo a lo formulado por GREPECAS/11 en la Conclusión 11/37 del GREPECAS para que la Secretaría lo presente al Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS; y
- 2º) reconociendo la importancia que tiene para el SAR nacional e internacional tanto aeronáutico como marítimo, el disponer oportunamente en tiempo y forma de la información contenida en la o las base/s de dato/s de ELT y EPIRB y, de considerarlo pertinente, aprobar el proyecto de Conclusión siguiente:

Proyecto de Conclusión X/X Registro nacional de ELT / EPIRB y proveedor de datos

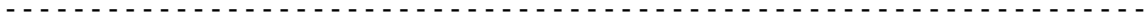
Que los Estados / Territorios / Organismos Internacionales Proveedores de Servicios de la Región SAM que aún no lo hayan hecho:

- a) Establezcan registros nacionales para ELT y EPIRB y una base de datos con la información relacionada a estos equipos;
- b) Designen un proveedor de la información contenida en la base de datos de ELT y EPIRB, con capacidad de ser consultado durante las 24 horas del día; y
- c) Establezcan un vínculo de comunicación que permita una inmediata consulta por parte de los RCC interesados en disponer de la información contenida en la base de datos a través del Punto de contacto SAR designado (SPOC) por cada Estado u Organización internacional.

CONCLUSIÓN 11/37

PLAN DE TRANSICIÓN PARA EL USO OBLIGATORIO DE LAS ELT EN 406 MHZ

Que las Oficinas NACC y SAM de la OACI insten a los Estados/Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM para que tomen las medidas pertinentes a fin de elaborar y aplicar un plan de transición que permita el cumplimiento de lo dispuesto en los Anexos 6 y 10 de la OACI, sobre el uso obligatorio de las ELT en 406 MHz.



Anexo 6 – Operación de Aeronaves

Documento	Fecha vigencia de la norma	Avión	Area de vuelo	Cantidad y tipo de ELT
Anexo 6 Operación de aeronaves Parte I Transporte Aéreo Comercial Internacional Aviones	Hasta 1 enero 2005	Todos los aviones	Vuelos prolong. sobre agua	Dos ELT (S)
	después 1 enero 2002	Aviones 1° certif. Indiv. Aeronavegabilidad	Vuelos prolong. sobre agua	Dos ELT (uno automático)
	Desde 1 enero 2005	Todos los aviones	Vuelos prolong. sobre agua	Dos ELT (uno automático)
	Hasta 1 enero 2005	Todos los aviones	designadas	Un ELT (S)
	Después 1 enero 2002	Todos los aviones con 1° certif. Indiv. Aeronavegabilidad	zonas terrestre designadas	Un ELT automático
	Desde 1 enero 2005	Todos los aviones	Zonas terrestres designadas	Un ELT automático

Documento	Fecha vigencia de la norma	Avión	Área de vuelo	Cantidad y tipo de ELT
Anexo 6 Operación de aeronaves	Hasta 1 enero 2005	Todos aviones	Vuelos prolong. sobre agua / zonas terrest. designadas	Un ELT
Parte II Aviación General Internacional	Desde 1 enero 2002	Todos aviones con 1° certif. Ind. Aeronav	Vuelos prolong. sobre agua / zonas terrest. designadas	Un ELT automático
Aviones	Desde 1 enero 2005	Todos los aviones	Vuelos prolong. sobre agua / zonas terrest. designadas	Un ELT automático

Documento	Fecha vigencia de la norma	Clase de Helicóptero	Área de vuelo	Cantidad y tipo de ELT
Anexo 6 Operación de aeronaves Parte III Operaciones Internacionales Transporte Aereo Comercial Internacional Helicópteros	Hasta 1 enero 2005	Performance 1, 2 y 3	Vuelos sobre agua	Un ELT (S) por balsa (no se requieren más de 2 en total)
	Desde 1 enero 2002	Todos de Performance 1, 3 y 3 con 1° certif. Individual de Aeronavegabilidad	Vuelos sobre agua	Un ELT automático y Un ELT (S) en una balsa
	Desde 1 enero 2005	Todos de Performance 1, 3 y 3	Vuelos sobre agua	Un ELT automático y Un ELT (S) en una balsa
	Hasta 1 enero 2005	Todos los helicópteros	Vuelos zonas terrestre designadas	Un ELT
	Desde 1 enero 2002	Todos helicópteros con 1° certif. Individual de Aeronavegabilidad	Vuelos zonas terrestres designadas	Un ELT automático
	Desde 1 enero 2005	Todos los helicópteros	Vuelos zonas terrestres designadas	Un ELT automático

Documento	Fecha vigencia de la norma	Clase de Helicóptero	Área de vuelo	Cantidad y tipo de ELT
Anexo 6 Operación de aeronaves Parte III Operaciones Internacionales Aviación General Internacional Helicópteros	Hasta 1 enero 2005	Performance 1, 2 y 3	Vuelos sobre agua	Un ELT (S) por balsa (no se requieren más de 2 en total)
	Desde 1 enero 2002	Performance 1, 2 y 3 con 1° certif. Individual de Aeronavegabilidad	Vuelos sobre agua	Un ELT automático y Un ELT (S) en una balsa
	Desde 1 enero 2005	Performance 1, 3 y 3	Vuelos sobre agua	Un ELT automático y Un ELT (S) en una balsa
	Hasta 1 enero 2005	Todos los helicópteros	Vuelos zonas terrestre designadas	Un ELT
	Desde 1 enero 2002	Helicópteros con 1° certif. Individual de Aeronavegabilidad	Vuelos zonas terrestre designadas	Un ELT automático
	Desde 1 enero 2005	Todos los helicópteros	Vuelos zonas terrestre designadas	Un ELT automático