



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

SAR/CM — NE/04

05/10/18

Reunión de implementación de Búsqueda y Salvamento (SAR) y Coordinación Cívico-militar NAM/CAR (SAR/CM)

Ciudad de México, México, 5 – 7 de noviembre de 2018

Cuestión 1

del Orden del Día

Asuntos Regionales y Globales de Búsqueda y Salvamento (SAR)

1.1 Obligaciones de los Estados bajo las disposiciones SAR de la OACI

Implementación de las Funciones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Operacional (GADSS)

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento proporciona información sobre los muchos productos e iniciativas tomadas para implementar las funciones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Operacional (GADSS).

Acción:

Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.

*Objetivos
Estratégicos:*

- Seguridad Operacional

1. Introducción

1.1 La edición 2019 del Manual IAMSAR contendrá una guía general sobre el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Operacional (GADSS) que se aplica a ciertas aeronaves. La atención ahora debe centrarse en la implementación de las funciones de GADSS. La primera fase comienza el 8 de noviembre de 2018 para la función de rastreo de aeronaves de informes automáticos de posición al menos cada 15 minutos. La siguiente fase comienza el 1 de enero de 2021 para la función de Seguimiento Autónomo en Situaciones de Peligro (ADT) de informar al menos una vez por minuto. La OACI tiene numerosas iniciativas y grupos de expertos para crear documentos de orientación y procedimientos e informar a todas las partes interesadas. En muchos sentidos, existe una amplia falta de conocimiento y conocimiento del GADSS en todo el mundo.

1.2 El principal beneficio del GADSS, particularmente la función ADT, es para SAR en el espacio (oceánico) aéreo internacional. (El espacio aéreo internacional/oceánico comienza al final del mar territorial que se extiende hasta un máximo de 12 millas náuticas). La OACI y otras organizaciones están trabajando activamente en muchos aspectos de la implementación del GADSS. Los servicios SAR deben estar involucrados ya que las funciones de GADSS se implementarán en los próximos años. Algunos de los productos e iniciativas se describen a continuación.

2. Productos e iniciativas relacionadas con la implementación de las funciones de GADSS

2.1 **Circular 347 de la OACI Pautas de implementación de seguimiento de aeronaves:** Esta circular es para explotadores de aeronaves y autoridades de aviación civil, y se aplica a la función de rastreo de aeronaves que comienza el 8 de noviembre de 2018. De particular importancia es la Sección 8.2 y el Apéndice C *Formulario de informe de posición 4D / 15 perdido para el explotador*. El explotador debe notificar a la Dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSU) sobre la pérdida de un informe de seguimiento 4D / 15 de la aeronave (posición cuatridimensional de una aeronave individual en vuelo a intervalos de 15 minutos). La información que el explotador debe proporcionar a la ATSU se alinea estrechamente con lo que la ATSU tiene que proporcionar al Centro Coordinador de Salvamento (RCC). Sin embargo, el requisito de ATSU a RCC no tiene un formulario estándar y no está automatizado (máquina a máquina). El formulario en el Apéndice C puede ser útil cuando se considera la distribución de la información requerida para el seguimiento autónomo de socorro.

2.2 Borrador del **Documento 10054 de la OACI Manual de Ubicación de Aeronaves en Peligro y Recuperación de Datos del Registro de Vuelo:** Este manual proporcionará una excelente visión general de la guía para implementar los nuevos requisitos (estándares) del Anexo 6 de la OACI, Parte I. Los Capítulos 1 y 2 brindan información útil sobre la ubicación de las aeronaves en peligro. El Capítulo 2 discute los procesos ATSU y los procesos RCC. El Capítulo 3 sobre 'recuperación de datos del registrador de vuelo' no es una responsabilidad del SAR, pero tiene cierta información útil

2.3 **Tarjeta de Trabajo OACI para la Implementación del GADSS :** La tarjeta de trabajo V 4.0, aprobada por la Comisión de Navegación Aérea, proporciona una descripción general de los resultados del Grupo asesor de GADSS y el plan de trabajo básico para éste y otros grupos de expertos de la OACI. La tarjeta de trabajo tiene tareas para trabajar en el material de orientación y procedimientos, y posibles enmiendas futuras a las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI, para los próximos años. Varios grupos de expertos de la OACI están involucrados, incluido el Grupo Asesor de GADSS. Las tareas apoyan la implementación de actividades de rastreo de aeronaves, especialmente el rastreo de socorro autónomo. Dos de las tareas aún no están asignadas a un grupo de expertos de la OACI, pero los resultados se aplican directamente a las regiones de la OACI:

- Tarea G14: Llevar a cabo un taller para Estados y explotadores- Desarrollar los materiales del taller para Estados y explotadores.
- Tarea G15: Asistir a los PIRG a desarrollar un plan de lanzamiento - Desarrollar un plan de alto nivel para ayudar a las regiones a desarrollar planes regionales.

2.4 **Cospas-Sarsat:** Iniciativas que incluyen el desarrollo del Transmisor de Localización de Emergencia (ELT) para el Seguimiento de socorro (ELT (DT)) y la participación en varios grupos de expertos de la OACI. El requisito de ADT para la "duración esperada de la operación" no está definido y Cospas-Sarsat planea una duración de 370 minutos para ELT (DT) bajo la práctica de la OACI para aeronaves de " Operación con tiempo de desviación extendido (EDTO)" anteriormente conocidas como operaciones extendidas ETOPS .

2.5 **Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)** En Julio de 2018 se llevó a cabo el taller SAR sobre "Ubicación de una aeronave en peligro". EASA es el organismo de la Unión Europea a cargo de la aviación civil en Europa y llevará a cabo la actividad de reglamentación. EASA se centra en tener regulaciones vigentes para cumplir con la fecha del 1 de enero de 2021 para que los aviones de nueva construcción tengan la capacidad ADT. Está considerando tres dispositivos ADT: (1) ELT (DT), (2) Registrador de vuelo desplegable automático (ADFR) con un ELT y (3) otra tecnología (Seguimiento de alta frecuencia/banda ancha que entrega informes de seguimiento constantemente). La 'otra tecnología' no está definida o conocida en este momento. La comunidad SAR fue muy firme acerca de la necesidad de la capacidad de inicio a 121.5 MHz o su equivalente con otra tecnología que no requiere equipo nuevo para los respondedores de SAR. EASA apoyó la perspectiva del SAR.

2.6 **Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (AN-Conf/13): AN-Conf/13** celebrada en la OACI en Montreal, Canadá, del 9 al 19 de octubre de 2018. SAR, incluido como parte 4.4 del Orden del Día *Implementación de procesos y procedimientos de búsqueda y salvamento* bajo la Cuestión del Orden día 4: *Programa Implementación del sistema mundial de navegación aérea y el papel de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRGs)*. Las siete regiones de la OACI tienen PIRG que tienen varios niveles de reuniones durante todo el año. Se enviaron seis documentos sobre SAR a la AN-Conf/13. La inclusión de las funciones SAR y GADSS dentro del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI fue parte de la discusión en el AN-Conf/13. El GANP proporciona la hoja de ruta para la OACI durante los próximos años y ayudar a mantener la visibilidad y los recursos del SAR en la OACI de Montreal.

3. **Algunos aspectos de preocupación significativa para SAR**

3.1 El intercambio de información de alerta GADSS requiere cobertura global y un enfoque de sistemas interoperable globalmente. El rastreo de aeronaves y la información de alerta ADT para condiciones de emergencia de aeronaves requieren una distribución rápida al explotador de la aeronave, a la ATSU responsable y al RCC responsable. El intercambio efectivo de esta información a las partes interesadas responsables requiere datos de región de SAR y Región de información de vuelo global bien definidos, precisos y de fácil acceso, además de datos de contacto confiables las 24 horas para los explotadores de aeronaves, ATSU y RCC. Para muchos Estados, estas son áreas clave que necesitan mejoras para permitir una respuesta SAR efectiva.

3.2 El Anexo 6 de la OACI permite que el dispositivo ADT reemplace el ELT automático instalado. Si un ELT automático es reemplazado por un ADT como se describe en el Anexo 6, Parte I, 6.17.3 (también se aplican, 6.18, Apéndice 9 y el Anexo K), es posible que no haya una señal de inicio de 121.5 MHz para la localización posterior al accidente además de un ELT activado manualmente. La OACI en Montreal duda en apoyar otra enmienda al Anexo 6 para abordar esta preocupación. El Grupo Asesor de GADSS está viendo posibles estrategias de mitigación y la Agencia Europea de Seguridad Aérea está considerando una solución reguladora.

4. Acciones Sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tome nota de la información proporcionada en esta Nota de Estudio sobre la implementación de las funciones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Operacional; y
- b) alentar a los servicios nacionales de SAR a garantizar que se implementen procesos para la distribución rápida de información de alerta de Seguimiento Autónomo en Situaciones de Peligro (ADT) (como datos de región de SAR y región de información de vuelo bien definidos, precisos y fácilmente accesibles, además de datos de contacto confiables de 24 horas para los explotadores de aeronaves, ATSUs y RCCs).