

# OACI NACC/WG/SAR/TF/3

## Cuestión 3 del Orden del Día

Actualización sobre Seguimiento  
autónomo de la situación de peligro  
(ADT)

Guardia Costera de Estados Unidos





## **Muchos Grupos de Interés!**

**ADT puede ayudar mucho a los Servicios SAR  
en regiones oceánicas y territorios aislados  
(con limitada cobertura de vigilancia ATC)**



## Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte comercial internacional — Aviones

- **6.18 LOCALIZACIÓN DE UN AVIÓN EN PELIGRO**
  - 6.18.1 **A partir del 1 de enero de 2025**, Todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez **el 1 de enero de 2024**, o a partir de esa fecha, cuando se encuentren en peligro, transmitirán de forma autónoma información a partir de la cual el explotador pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto, de conformidad con el Apéndice 9.



## Documentos aplicables para la implementación del ADT

- Anexo 6 (comentado en la lámina anterior)
- Manual IAMSAR Manual edición 2022:
  - Volume I Apéndice G
  - Volume II Apéndice V
- Manual del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Operacional (GADSS) Documento OACI 10165.

## Hablamos sobre ADT no sobre seguimiento de aeronaves

- No confundir el ADT con el seguimiento de aeronaves.
- El seguimiento de aeronaves es otro requisito de la OACI para el operador y es aplicable desde 2018.
- El operador da seguimiento a la posición de la aeronave al menos cada 15 minutos donde las unidades de los servicios de tránsito aéreo obtienen información de posición en intervalos de más de 15 minutos.
- El ADT se activa cuando el avión está en peligro

## Detalles del ADT

- Tipo específico de dispositivo, pero no especifica la tecnología.
- Aeronaves de nueva construcción a partir del 1 de enero de 2024 pero probablemente instaladas a partir de 2023
- Para aeronaves en vuelo
- Requisitos son para que el operador de aeronave (compañía) reciba la información
- La intención es mantener el proceso de alerta del Anexo 11

## Detalles del ADT, continuación

- La OACI establece el “repositorio para la localización de una aeronave en peligro (LADR)” para almacenar los mensajes ADT.
- LADR *notificaría* al operador, la unidad ATS y el RCC tienen el mensaje ADT - LADR no envía el mensaje ADT.
- El mensaje ELT (DT) va al RCC y al LADR.
- La cultura ATS puede ser diferente a la cultura SAR.
  - Notificación Vs Alerta - Emergencia en vuelo vs SAR

# Cultura ATS y Cultura SAR - Edwards

- El ATS muchas veces ve las emergencias en vuelo no peligro hasta que la aeronave no está en el aire  
Se enfoca en (1) volar la aeronave, (2) navegar, y (3) comunicar.
- La perspectiva de OACI es que los dispositivos ADT provea notificaciones, no mensajes alerta de peligro.
- En general, SAR prefiere anticipar una necesidad para planificar y “detener la respuesta”.





## Componentes del ADT para discusión

1. Dispositivos ADT y mensajes – el ELT(DT)
2. Infraestructura de soporte - LADR y Directorio de control y OPS
3. Procedimientos operacionales, entre los grupos de interés
4. Distribución de mensajes: Centro de Control de Misiones Cospas-Sarsat

## Directorio de Control de Operaciones (OPS CTRL)

1. Base de datos global única de la OACI de detalles de contacto para unidades y operadores ATS. Pronto los RCC serán parte de esto y obtendrán acceso
2. El acceso a OPS CTRL conducirá al acceso a LADR
3. Póngase en contacto con el punto focal aeronáutico de su Estado para proporcionar sus datos de contacto y obtener acceso
4. Habrá más orientación en el Doc 10165 de la OACI.

# Repositorio para la localización de una aeronave en peligro (LADR)

1. Normalmente se pronuncia en inglés como “Ladder”
2. LADR es una representación geográfica que muestra un icono para cada notificación ADT en la región de información de vuelo.
3. ADT y otra información se envía al LADR
4. LADR debería estar disponible para pruebas junto con orientación a fines de 2022 y operativo a principios de 2023
5. La orientación también estará en el Doc 10165 de la OACI

# Carta de la OACI a los Estados del 27 de abril de 2022

1. Carta a todos los Estados que propone enmiendas a los Anexos 11 y 12 de la OACI. Respuesta a más tardar el 27 de octubre de 2022
2. La enmienda propuesta al Anexo 11 tiene requisitos y orientación específicos sobre los datos de contacto de ATS en el Directorio de control de operaciones
3. La enmienda propuesta del Anexo 12 requiere que los RCC mantengan los datos de contacto en el Directorio de control de operaciones y que se suscriban y mantengan el acceso al LADR

# El camino a seguir

- Ahora tiene una comprensión general de ADT.
- La edición 2022 del Manual IAMSAR, Volumen II, Apéndice V, proporciona una descripción general completa de ADT y un diagrama de flujo.
- Las partes interesadas deben desarrollar procedimientos y prácticas comunes.



# ¿Por qué estamos preocupados?

- Todos esperamos que los accidentes de aviación no sucedan con frecuencia. Cuando ocurren accidentes, la historia ha demostrado que los Estados, las empresas y las organizaciones sufren graves consecuencias.
- La preparación adecuada para hacer uso de ADT mejorará el éxito de todas las partes interesadas y salvará vidas de nuestros ciudadanos.

