



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACCWGSARTF5 — NE/04
04/09/24

Quinta Reunión del Grupo de Tarea de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/SAR/TF/5)
Ciudad de México, México, 23 al 27 de septiembre de 2024

**Cuestión 3 del
Orden del día:**

Asuntos de coordinación SAR

- 3.1 Seguimiento a los acuerdos SAR de la Región CAR**
- 3.2 Ejercicios SAR en la Región CAR**
- 3.3 Coordinación SAR marítima y aeronáutica**

SAREX 2025

(Presentada por Francia)

RESUMEN EJECUTIVO	
<p>Desde que en mayo de 2024 entró en servicio el LADR para el seguimiento de alertas ADT (Autonomous Distress Tracking), se ha solicitado a los Estados que registren las entidades encargadas de los SRR aeronáuticos. Francia organizará un ejercicio SAR en 2025 para comprobar que los datos LADR se difunden sin demora entre las aerolíneas, los ANSP y los RCC aeronáuticos en la FIR Piarco.</p>	
Acción:	<ul style="list-style-type: none">• Se solicita a los Estados dentro de la FIR Piarco que aclaren el estado de sus RCC aeronáuticos y marítimos y las SRR declaradas a la OACI en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM y a la OMI.• Se solicita a los Estados dentro de la FIR Piarco que registren sus RCC aeronáuticos en el LADR y completen el campo de información de contacto.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Conops GADSS (Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáutica)• Doc 10054 - <i>Manual sobre localización de aeronaves en peligro y recuperación de datos de los registradores de vuelo</i>, primera edición, 2019• Comunicación a los Estados 2024/16 de la OACI: Notificación sobre la disponibilidad operativa del repositorio de localización de aeronaves en peligro (LADR)

1. Introducción

1.1 El repositorio de localización de aeronaves en peligro (LADR) ya está operativo. El LADR es una parte fundamental del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáutica (GADSS), que proporciona los medios para almacenar y poner a disposición toda la información relacionada con la posición de una aeronave en peligro, como se describe en el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones, 6.18.

1.2 El LADR ha sido desarrollado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), en estrecha cooperación con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y siguiendo los requisitos de las Especificaciones funcionales para el repositorio de localización de aeronaves en peligro (LADR) (Doc 10150). La fase operativa inicial del LADR se ha entregado para cumplir con las funciones mínimas requeridas, y se esperan más desarrollos a lo largo de 2024 para que el sistema alcance su plena capacidad operativa. No obstante, el sistema actual cumple con los requisitos básicos para almacenar y mostrar información de posición y notificar a los usuarios registrados cuando haya nueva información disponible.

1.3 En el desarrollo del sistema, el Directorio de Control OPS, anteriormente albergado por la OACI, también fue transferido a EUROCONTROL y actuará como el medio por el cual los usuarios serán autorizados para el uso del LADR. Las siguientes categorías de usuarios están definidas en el Directorio:

- a) operadores de aeronaves.
- b) dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATS) responsables de la gestión de una región de información de vuelo (FIR), o parte de la misma.
- c) centros de coordinación de salvamento (RCC) responsables de la coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento; y
- d) representantes de los Estados, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, 6.18, que tengan la intención de proporcionar acceso a personas autorizadas que no cumplan con ninguna de las descripciones anteriores.

1.4 El Directorio de Control OPS en sí mismo proporciona un medio para establecer contacto, principalmente entre operadores de aeronaves y dependencias ATS, en caso de cualquier incertidumbre con respecto a la seguridad de una aeronave. También fue establecido en respuesta a las Normas de seguimiento de aeronaves del Anexo 6, Parte I, 3.5 como un lugar para obtener información de contacto operacional que sería necesaria en tales situaciones. La transferencia del Directorio de Control de OPS a EUROCONTROL ha permitido la inclusión de una funcionalidad que permite a los RCC registrarse en el sistema. Una vez habilitada la funcionalidad, se recomienda que los RCC se registren en el sistema.

1.5 En la Región CAR, caracterizada por un nivel muy alto de complejidades entre las distintas partes interesadas, se debe prestar especial atención a la implementación de las nuevas funcionalidades habilitadas por el LADR y otras tecnologías de determinación de la ubicación. Por lo tanto, se propone un conjunto de ejercicios para probar las nuevas funcionalidades en diversas circunstancias.

2. SAREX Martinica

2.1 Se prevé que este ejercicio sea un ejercicio de simulación: si bien el despliegue de recursos reales no es obligatorio, se podría agregar según la disponibilidad, con vistas a agregar nuevos objetivos al ejercicio. Sin embargo, el propósito principal del ejercicio es probar las funcionalidades relacionadas con el LADR y experimentar su impacto durante las operaciones de la vida real.

2.2 Escenario (escala completa)(**Apéndice**):

- El S-AREX en la cima del descenso y con destino a la FDF está declarando un PAN PAN PAN, no hay más contacto por radio.
- Se completó el traspaso entre Piarco y Fort de France. TTZP ACC/ARCC y TFFF/ARSC reciben una notificación del LADR.
- MAYDAY se recibió a lo largo de la costa de Martinica a 5000 pies.
- Accidente confirmado por LADR y Aireon Locate
- Se podrían utilizar varias SRU (mar, aire, tierra), incluido un RPAS.

2.3 Objetivos:

- Difusión de la información del LADR (CCO – ANSP – RCC)
- Coordinación entre las diferentes partes interesadas
- Operación de rescate masivo (desconflicto 3D)
- Evaluación del modelo JRCC
- Prueba en vivo de coordinación SAR marítima y aeronáutica
- Beneficios adicionales identificados en la reunión o durante el ejercicio.

3. Retex

3.1 La retroalimentación del ejercicio debería compartirse con los Estados miembros CAR/SAM como un experimento sobre las funcionalidades habilitadas por el LADR utilizado en conjunto con un servicio como Aireon Locate.

3.2 Los beneficios adicionales pueden ser la identificación de elementos a tener en cuenta al redactar un acuerdo operativo entre los diversos centros de coordinación de rescate que operan en la FIR PIARCO.

**APPENDIX/APÉNDICE
SAREX GADSS ADT 2025**

ARCC Piarco - ARSC Martinique/Martinica – MRCC Fort de France



S-AREX bound for FDF, handover completed between Piarco and Fort de France. PAN PAN PAN and no more radio contact / El S-AREX en la cima del descenso y con destino a la FDF está declarando un PAN PAN PAN, no hay más contacto por radio.

LADR [Events map](#) [Events History](#) [Account Management](#) [Organisation Management](#) [Find Contacts](#) [Privacy](#) [Help](#) FD Frederic Danloux [Sign Out](#)

Organisation Management

Organisations Home > Sub-Organisation

< Back status: Enabled

RCC ARSC MARTINIQUE

Identification

Name: ARSC MARTINIQUE

Part of Organization: TTZP MARTINIQUE

Oceanic Flag: Yes

[Update identification info](#)

Contacts [Create new contact](#)

Duty Officer [Update contact](#)

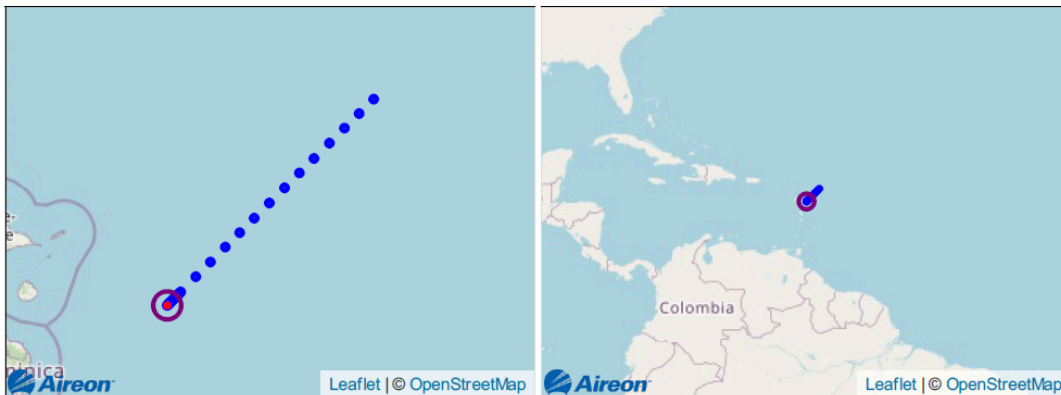
<p>Contact Details</p> <p>E-mail: sna-ag-bria-antilles-guyane-bf@aviation-civile.gouv.fr</p> <p>Phone: +596 696 93 60 75</p>	<p>Contact availability</p> <p>24/7</p>	<p>Validation Status</p> <p>Validated since: 2024-08-07</p> <p>Set invalid</p>
<p>Notification Status</p> <p>On turn off</p>		

Autonomous Distress Tracking (ADT) alert received via the LADR (Event map / History) / Alerta de seguimiento autónomo de socorro (ADT) recibida a través del LADR (mapa de eventos/historial)

Aireon Locate request./ Solicitud de Ubicación de Aireon

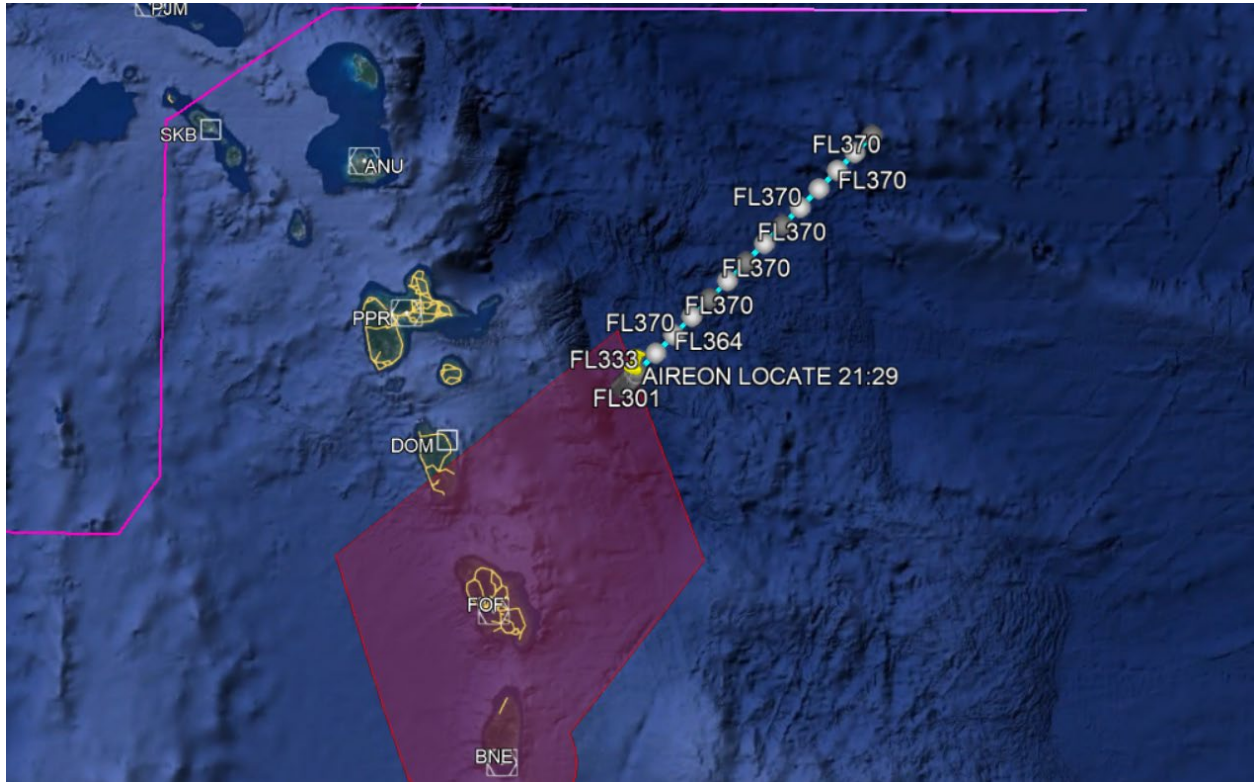


Search Criteria: ICAO 394A12

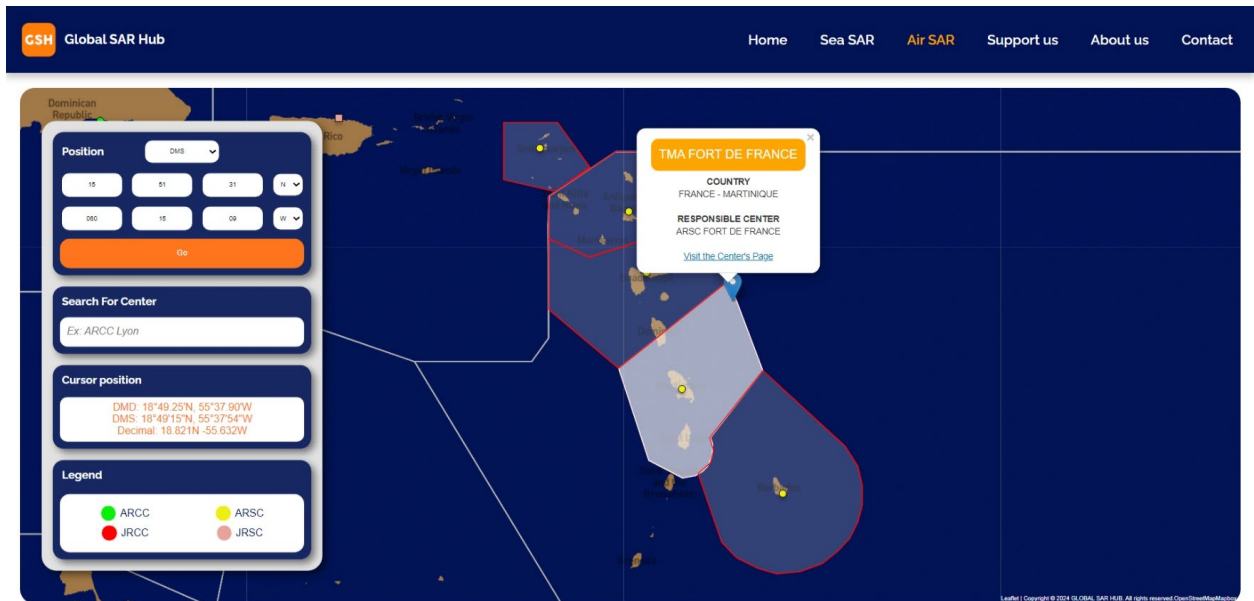


Timestamp	ACID	Mode 3/A	Latitude	Longitude	FL	Ground Speed	Track Angle
2024-08-18 21:29:23 UTC	S-AREX	7242	15° 50' 16" N	060° 16' 27" W	FL281	482.7	225
2024-08-18 21:29:19 UTC		7242	15° 50' 40" N	060° 16' 02" W	FL282	484.3	225
2024-08-18 21:29:14 UTC		7242	15° 51' 08" N	060° 15' 33" W	FL284	485.6	225
2024-08-18 21:29:14 UTC		7242	15° 51' 08" N	060° 15' 33" W	FL284	485.6	225
2024-08-18 21:29:10 UTC		7242	15° 51' 31" N	060° 15' 09" W	FL286	485.6	225

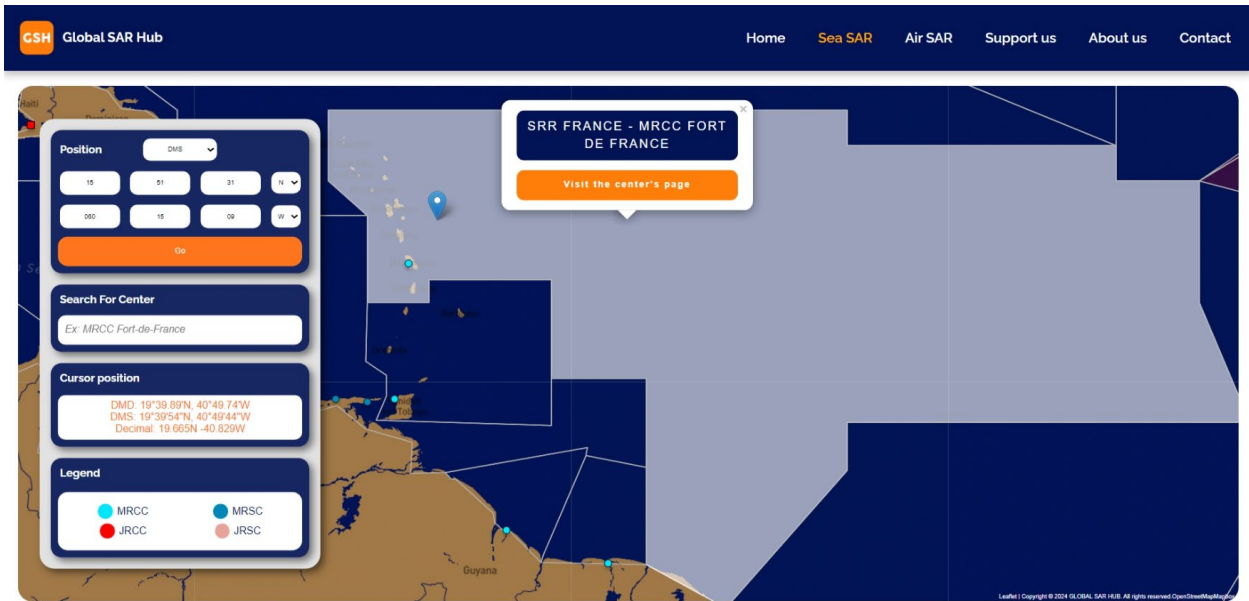
Aireon Locate report / Reporte de ubicación de Aireon



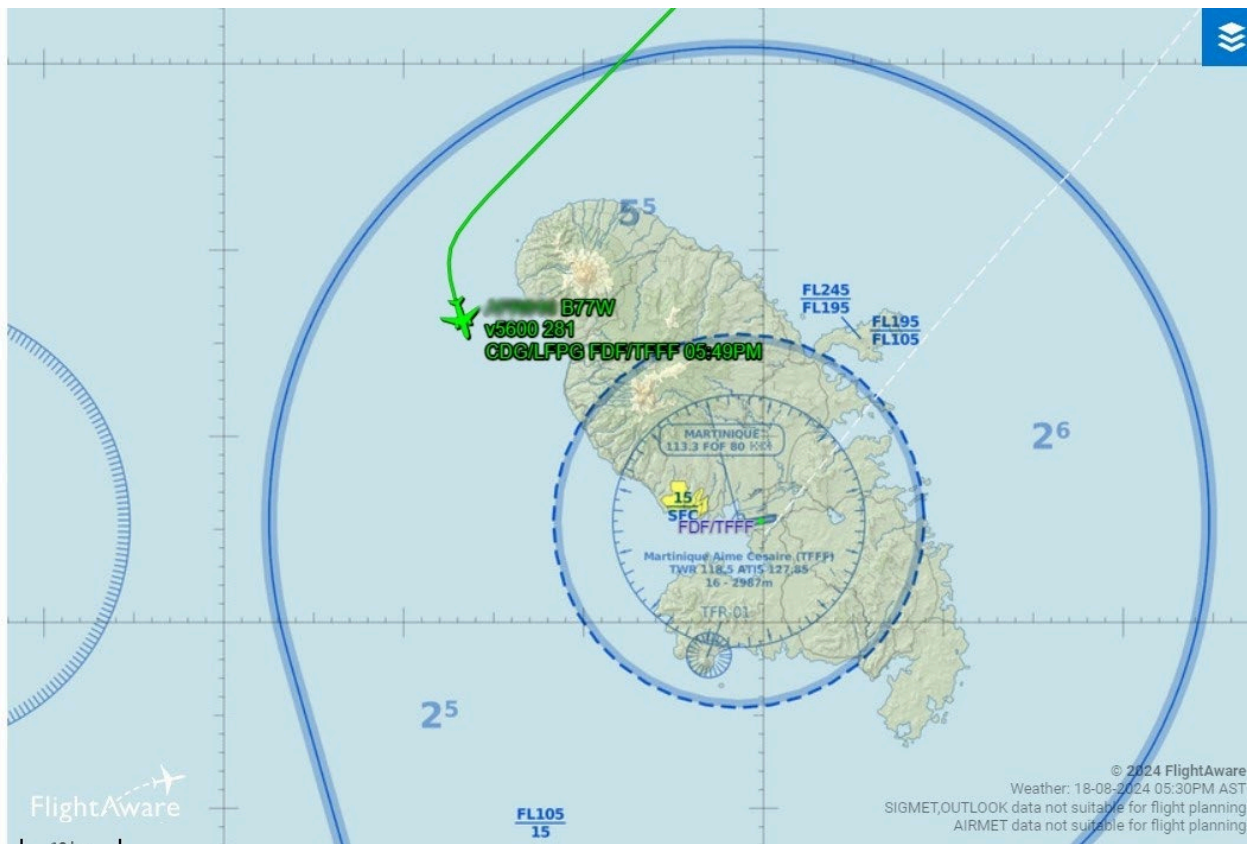
Aireon Locate (*.kml) / Ubicación Aireon (*.kml)



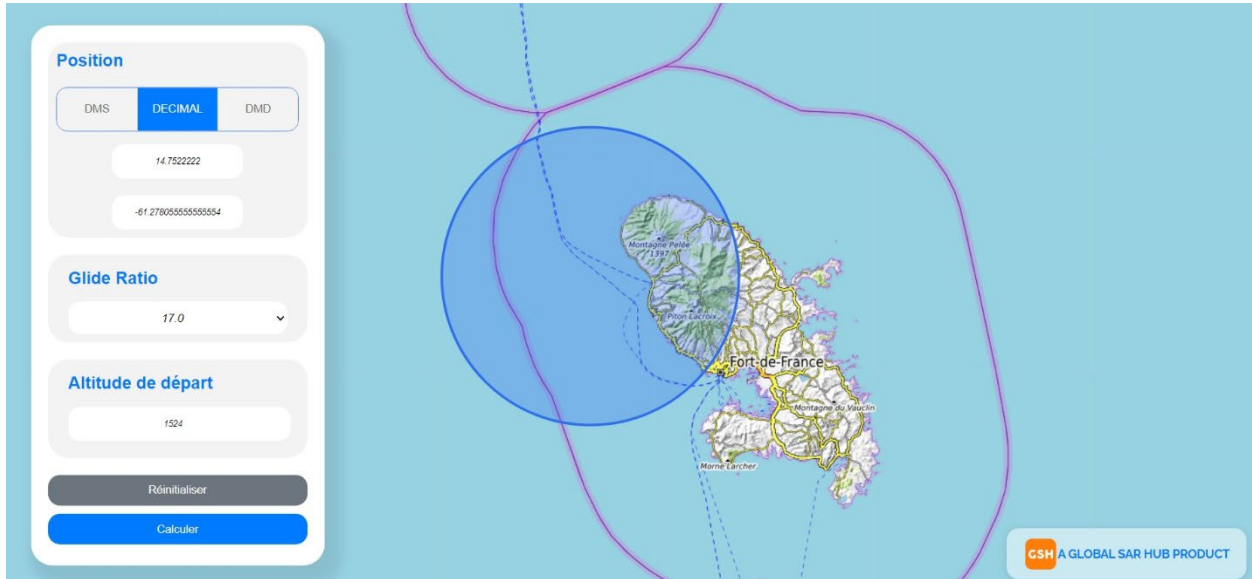
ARSC Martinique (SRR) / ARSC Martinica (SRR)



MRCC Fort de France (SRR)



S-AREX MAYDAY (Both engines failure/ambos motores fallan)



Most probable accident area / Full scale Mass Rescue Operation
Zona más probable de accidente / Operación de rescate masivo a gran escala