



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/13 — NE/05

21/05/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

Cuestión 5 del

Orden del Día:

Hacia una implementación más eficaz: capacidad y eficiencia de los Servicios de navegación aérea (ANS)

EJERCICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO SAREX 2025

(Presentada por Francia)

RESUMEN EJECUTIVO	
La DGAC francesa, a través de los servicios de navegación aérea de las Antillas Francesas y la Guayana Francesa (SNA-AG), organizó el ejercicio de búsqueda y salvamento (SAREX) en mayo de 2025. El objetivo de SAREX 2025 era abordar los retos relacionados con la complejidad de las áreas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (SAR) dentro de la FIR PIARCO, así como mejorar el tiempo de respuesta SAR con la participación activa de Trinidad y Tabago. Una de las principales características del ejercicio era el uso del repositorio de localización de aeronaves en peligro (LADR) en las operaciones en tiempo real.	
Acción:	• Que utilicen la plantilla propuesta por Francia para formalizar todas las delegaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en FIR Piarco. • Aclarar la situación de los centros de coordinación de salvamento aeronáutico y marítimo (RCC) y de las regiones de búsqueda y salvamento (SRR) declaradas a la OACI en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM y a la Organización Marítima Internacional (OMI). • - Que registren los RCC aeronáuticos en el LADR y rellenen el campo de información de contacto.
Objetivos Estratégicos:	• Seguridad Operacional • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	• Anexo 12 de la OACI • Manual IAMSAR • Conops GADSS (Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos) • Doc 10054 Manual sobre localización de aeronaves en peligro y recuperación de datos del registrador de vuelo Primera edición, 2019 • Comunicación a los Estados 2024/16 de la OACI: Notificación sobre la disponibilidad operativa del Depósito de Localización de Aeronaves en Peligro (LADR)

1 Introducción

1.1 | El ejercicio regional SAREX de 2024 ha despertado el interés de los países del Caribe por el funcionamiento del SAR. Francia quería seguir organizando este ejercicio regional en 2025 para poner a prueba y mejorar la organización del SAR y los procedimientos relacionados en la zona.

2 SAREX 2025

2.1 Objetivos

- 2.1.1 Los objetivos de SAREX 2025 eran hacer frente a los retos de cómo tratar la complejidad de las áreas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (SAR) dentro de la FIR PIARCO y cómo mejorar el tiempo de respuesta SAR.
- 2.1.2 Se ha establecido un acuerdo de asociación entre el centro de coordinación de salvamento marítimo MRCC Fort de France y los servicios franceses de navegación aérea de las Antillas y la Guayana Francesa (SNA AG). Además, actualmente se está debatiendo un acuerdo técnico de búsqueda y salvamento (SAR) entre Trinidad y Tobago y Francia. La región de búsqueda y salvamento (SAR) aeronáutica y marítima en la FIR Piarco se ilustra en el **Apéndice**.
A
- 2.1.3 Se han implementado herramientas de colaboración para mejorar la coordinación entre las partes interesadas.
- 2.1.4 La preparación y realización de un SAREX regional contribuyó a reforzar la coordinación entre las distintas partes interesadas y a probar las herramientas de colaboración creadas.

2.2 Ejercicio

- 2.2.1 El ejercicio de simulación se refería a una aerolínea comercial con un motor averiado que realizaba un amerizaje frente a Saint Pierre, una ciudad de Martinica.
- 2.2.2 En el ejercicio participaron dos equipos SAR en Martinica: uno por Trinidad y Tobago para la FIR PIARCO y otro para las FIR francesas.
- 2.2.3 Francia utilizó el simulador ATCO para la respuesta en la torre de control y el simulador de CNES, la agencia francesa de estudios espaciales por el FMCC (French Mission Control Center) por COSPAS-SARSAT.
- 2.2.4 El ejercicio sirvió para probar las funcionalidades relacionadas con la localización de una aeronave en peligro (LADR) y experimentar su impacto en las operaciones en tiempo real.

2.3 Repositorio de localización de una aeronave en peligro (LADR)

- 2.3.1 El LADR está operativo desde mayo de 2024 y es una parte fundamental del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS), ya que proporciona los medios para almacenar y poner a disposición de los usuarios toda la información relacionada con la posición de una

aeronave en peligro, tal y como se describe en el Anexo 6, Operación de aeronaves, Parte I, Transporte aéreo comercial internacional, Aviones, 6.18.

- 2.3.2 El LADR ha sido desarrollado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea Eurocontrol, en estrecha colaboración con la 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 implementado para cumplir las funciones mínimas requeridas y se esperan nuevos desarrollos para que el sistema pase a estar completamente operativo. No obstante, el sistema actual cumple los requisitos básicos para almacenar y mostrar información sobre la posición de las aeronaves y notificar a los usuarios registrados cuando hay nueva información disponible.
- 2.3.3 Al desarrollar el sistema, se transfirió a Eurocontrol el directorio de control OPS, que estaba alojado anteriormente en la OACI y que servirá para autorizar a los usuarios a utilizar el LADR. En el directorio se definen las siguientes categorías de usuarios:
- a) Operadores de aeronaves.
 - b) dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) responsables de la gestión de una región de información de vuelo (FIR) o de una parte de esta;
 - c) los centros de coordinación de salvamento (RCC), responsables de la coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento; y
 - d) los representantes del Estado, de conformidad con el Anexo 6, Parte I, 6.18, que tengan la intención de facilitar el acceso a personas autorizadas que no se ajusten a ninguna de las descripciones anteriores.
- 2.3.4 El Directorio de Control OPS proporciona un medio para establecer contacto, principalmente entre los operadores de aeronaves y las dependencias ATS, en caso de que surja alguna incertidumbre sobre la seguridad de una aeronave. También se creó en respuesta a las normas de seguimiento de aeronaves del Anexo 6, Parte I, 3.5, como lugar para obtener información de contacto operativa necesaria en tales situaciones. La transferencia del Directorio de Control OPS a Eurocontrol ha permitido incluir la funcionalidad que permite a los RCC registrarse en el sistema. Una vez habilitada esta función, se recomienda que los GRC se registren en el sistema.
- 2.3.5 En la región CAR, caracterizada por un nivel muy elevado de intrincamiento entre las distintas partes interesadas, se debe prestar especial atención al despliegue de las nuevas funcionalidades que permiten el LADR y otras tecnologías de determinación de la posición.

2.4 Feed-back

- 2.4.1 300-400 personas participaron durante el ejercicio de 2 días.
- 2.4.2 Día 1 se dedicó a la coordinación entre las partes interesadas durante las fases de alerta: coordinación entre los servicios franceses de búsqueda y salvamento (SAR) terrestres, aéreos y marítimos, y con Trinidad y Tobago, con dos controladores actuando como ATCO en posición y jefe ARCC.
- 2.4.3 Día 2 se simuló el rescate de la aeronave con la participación de 4 helicópteros, uno de los cuales coordinaba la operación (rol IAMSAR ACO).

3 Acciones propuestas

3.1 Se invita a la reunión de la NACC/DCA:

- a) Que utilicen la plantilla propuesta por Francia para formalizar todas las delegaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en la FIR Piarco.
- b) Aclarar la situación de los centros de coordinación de salvamento aeronáutico y marítimo (RCC) y de las regiones de búsqueda y salvamento (SRR) declaradas a la OACI en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM y a la Organización Marítima Internacional (OMI).
- c) Que registren los RCC aeronáuticos en el LADR y rellenen el campo de información de contacto.

— — — — —

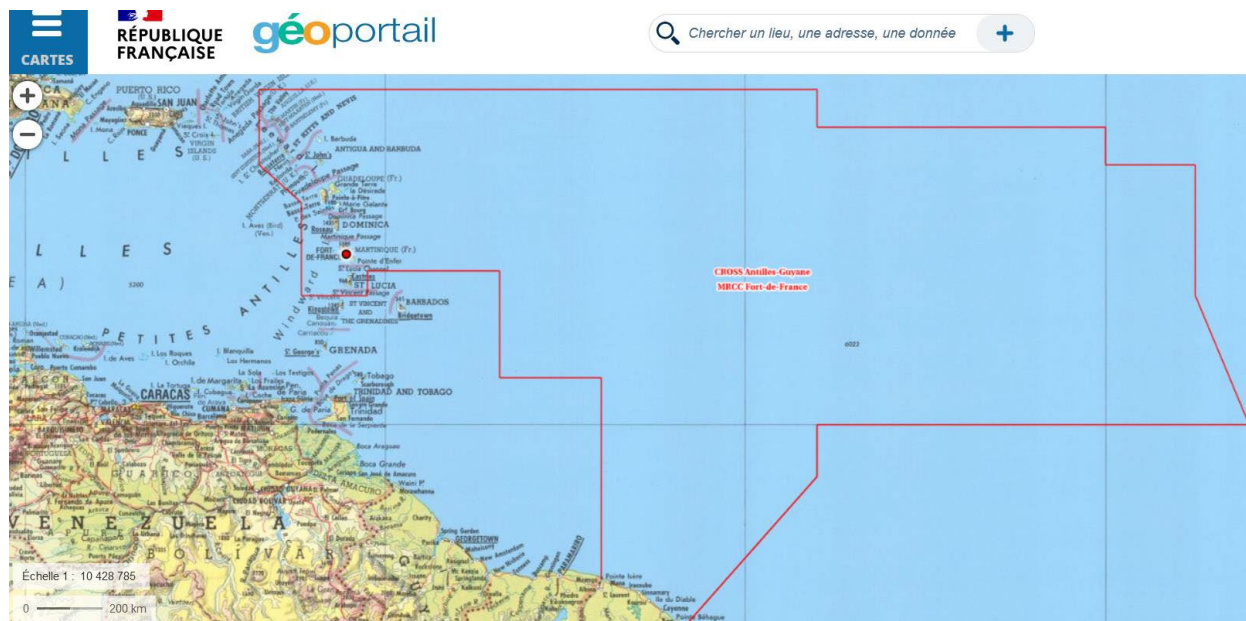
APÉNDICE

Búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo SRR

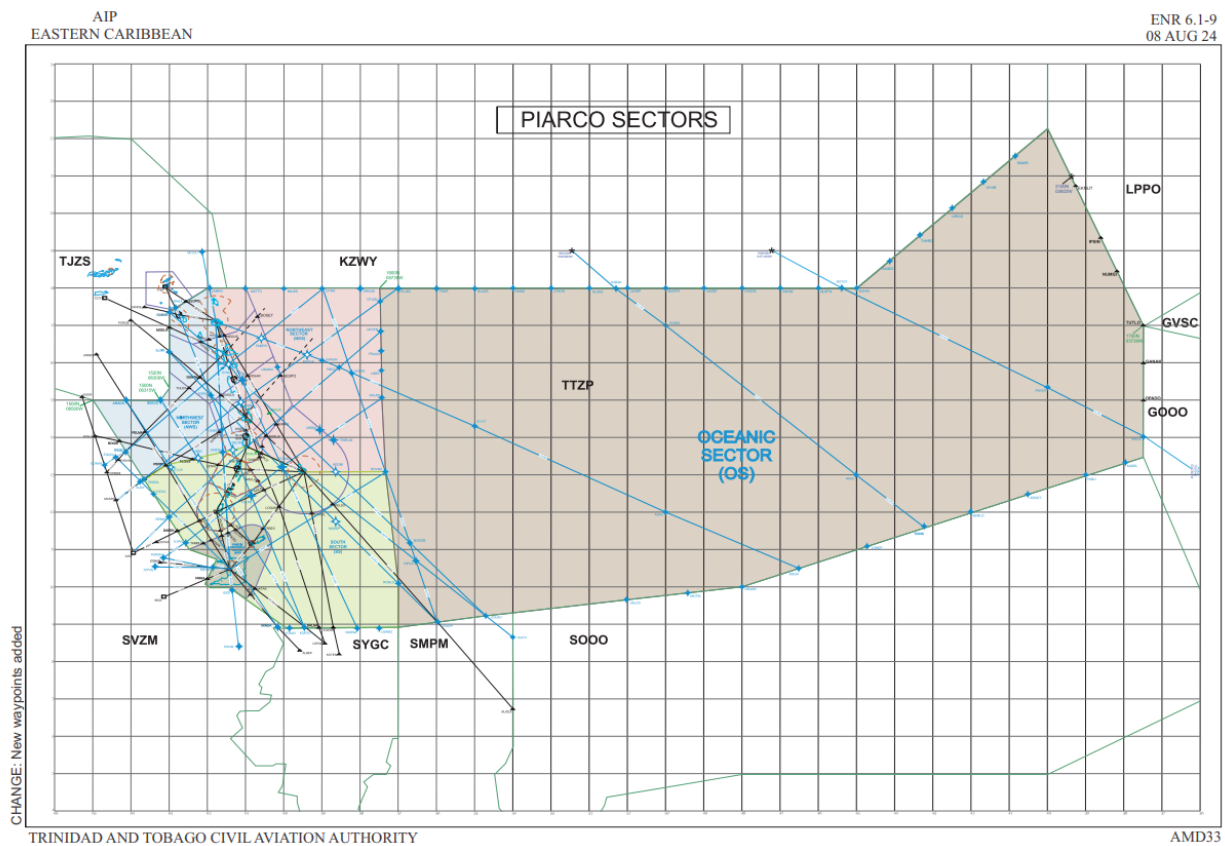
Búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo franceses SRR (FIR/TMA)



Búsqueda y salvamento marítimo francés SRR

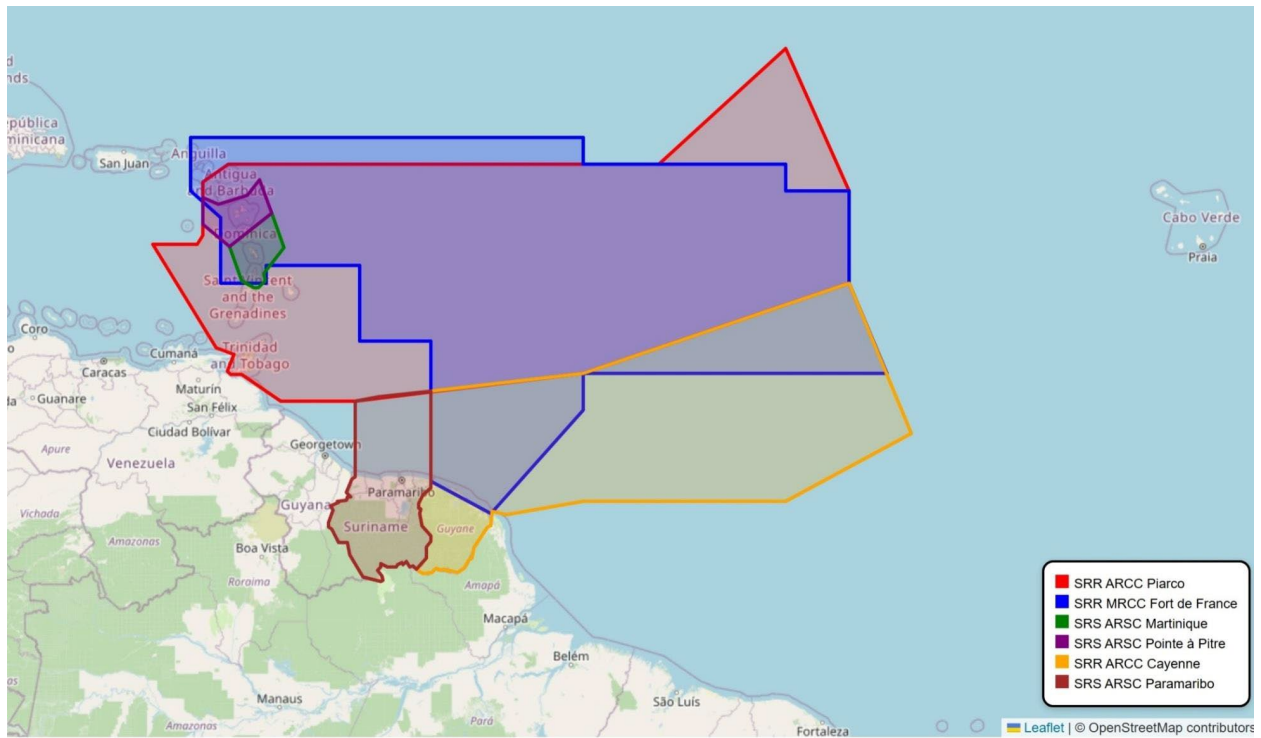


Búsqueda y salvamento aeronáutico SRR Trinidad & Tobago



— A3 —

Búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo SRR/SRS



— FIN —