



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y  
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y  
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 9 del Orden del día: Otros asuntos a tratar en la fase virtual**

**INTRODUCCIÓN DE CRITERIO DE SEPARACIÓN DURANTE  
DE UNA INTERCEPTACIÓN DE AERONAVE**

(Presentada por Ecuador)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio propone la actualización de los procedimientos seguidos por las dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATS) ante la interceptación de aeronaves civiles. Se busca optimizar la coordinación y seguridad operacional mediante la inclusión de un nuevo literal en el Documento 4444.

<b>Acción:</b>	Incluir el literal g) en el numeral 15.5.2.1 del documento 4444. Ver sección 3.
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Todos los vuelos son seguros y protegidos</li><li>• La Aviación es sostenible en términos medioambientales</li><li>• Movilidad fluida, accesible y confiable</li><li>• Ningún país se queda atrás</li><li>• Marco jurídico integral</li><li>• Desarrollo económico</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 11 de OACI</li><li>• Documento 4444</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 El numeral 15.5.2.1 del Documento 4444 establece las medidas que las dependencias de servicios de tránsito aéreo deben adoptar al detectar que una aeronave civil está siendo interceptada en su zona de responsabilidad. Estas acciones incluyen el establecimiento de comunicaciones, la notificación al piloto y la coordinación estrecha con la dependencia de control de interceptación. Ver el texto en el **Apéndice** de esta nota.

1.2 Con el fin de fortalecer el marco de seguridad y asegurar que no existan vacíos procedimentales durante estas operaciones críticas, se propone la adición del literal g) para complementar las seis medidas existentes que actualmente rigen la actuación de las dependencias ATS.

## 2. Análisis de la propuesta

2.1 La interceptación de una aeronave civil constituye una situación de contingencia en vuelo que altera el flujo normal del tránsito aéreo y aumenta la carga de trabajo tanto para los controladores de tránsito aéreo (ATCO) como para las tripulaciones de vuelo. En este escenario, la prioridad absoluta de las dependencias ATS debe ser la mitigación de riesgos operativos, especialmente el riesgo de colisión con otras aeronaves que operan en las proximidades.

2.2 Actualmente, el numeral 15.5.2.1 describe acciones de comunicación y coordinación, pero no enfatiza de manera explícita la responsabilidad de la dependencia ATS de mantener una separación reglamentaria entre la aeronave interceptada y sus interceptores, en relación con aeronaves en operación comercial o privada. La naturaleza dinámica y a veces imprevisible de las maniobras de interceptación exige que el ATCO adopte una postura proactiva para segregar el tráfico afectado.

2.3 Por lo tanto, se propone la inclusión del literal g) para formalizar la gestión de la separación:

**g) proveerá separación con los otros tránsitos de acuerdo con las consideraciones de contingencia en vuelo.**

Al tratar la interceptación bajo las consideraciones de una contingencia en vuelo, la dependencia ATS puede aplicar criterios de separación más robustos o flexibles, según sea necesario, garantizando que el resto de las aeronaves en la zona de responsabilidad no vean comprometida su seguridad.

## 3. Acción sugerida

Por lo expuesto, se presenta a consideración y análisis de la reunión lo siguiente:

3.1 Se propone que el numeral 15.5.2.1 del Documento 4444 sea modificado para incluir el siguiente texto:

15.5.2.1 “Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada en su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:  
[a, b, c, d, e, f...]”

**g) proveerá separación con los otros tránsitos de acuerdo con las consideraciones de contingencia en vuelo”**

Este texto adicional asegura que el marco jurídico integral de la aviación para el periodo 2026-2050 contemple protocolos claros de gestión de tránsito durante eventos de interceptación, alineándose con el objetivo estratégico: “todos los vuelos son seguros y protegidos”.

-----

## Apéndice

### 15.5.2 Interceptación de aeronaves civiles

15.5.2.1 Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada en su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

- a) tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada mediante cualquier medio disponible, inclusive la radiofrecuencia de emergencia de 121,5 MHz, a no ser que ya se haya establecido comunicación;
- b) notificará al piloto que su aeronave está siendo interceptada;
- c) establecerá contacto con la dependencia de control de interceptación que mantiene comunicaciones en ambos sentidos con la aeronave interceptada y proporcionará la información de que disponga con respecto a la aeronave;
- d) retransmitirá, cuando sea necesario, los mensajes entre la aeronave interceptora o la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptada;
- e) adoptará, en estrecha coordinación con la dependencia de control de interceptación, todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave interceptada; y
- f) informará a las dependencias ATS de las FIR adyacentes si considera que la aeronave extraviada proviene de dichas FIR.