



NOTA DE ESTUDIO

## DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

### COMITÉ A

Cuestión 3 del  
orden del día:

3.4:

Mejoramiento del sistema mundial de navegación aérea  
Cooperación cívico-militar

### ESTABLECIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS Y RESTRICCIONES MILITARES RELATIVOS A LA AVIACIÓN INTERNACIONAL CIVIL

(Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la  
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA))

#### RESUMEN

Esta nota presenta las situaciones enfrentadas por las aerolíneas y la aviación internacional civil con respecto a la promulgación reciente de los requerimientos y las restricciones impuestos en los espacios aéreos por las autoridades militares. Los requerimientos han causado confusión, aumentado la carga de trabajo y el riesgo de intervención militar en los vuelos civiles que operan en el espacio aéreo en donde los requerimientos y procedimientos de seguridad militar ajenos a la OACI han sido establecidos.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

- a) notar la información contenida en esta nota;
- b) considerar la adopción de las recomendaciones que figuran en el párrafo 3.1; y
- c) discutir cualesquiera asuntos pertinentes como sea necesario.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Anexo 4 *Cartas Aeronáuticas* y el Anexo 15 *Servicios de información aeronáutica* definen una **zona de identificación de defensa aérea (ADIZ)** como “un espacio aéreo especial designado de dimensiones definidas, dentro del cual las aeronaves deben cumplir con procedimientos de identificación especial y/o de notificación adicionales a aquellos relacionados con las disposiciones de los servicios de tránsito aéreo”. Los Anexos 4 y 15 incluyen también los requerimientos para la publicación de la información relativa a una ADIZ, si ha sido establecida, en las AIP y gráficos, y el Anexo 2, “*Reglas del Aire*”, incluye las normas y prácticas recomendadas (SARPS) relacionadas con la intercepción de aeronaves. Sin embargo, si bien el término ADIZ está inscrito y definido en los documentos de la OACI, no existen SARPS o procedimientos escritos para el establecimiento y operación de una ADIZ.

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1.2 Aunque IATA y IFALPA reconocen el derecho de cada Estado a asegurar la integridad de su seguridad nacional, la aplicación de una ADIZ debería ser coordinada de manera adecuada, e incluir gráficos exactos e instrucciones específicas claramente promulgadas para asegurar que las aerolíneas y los actores principales de la aviación internacional civil sean informados de tales requerimientos.

1.3 La IATA y la IFALPA también reconocen que, a menudo, el establecimiento de una ADIZ es llevado por las sensibilidades militares o políticas atribuidas a la seguridad nacional. Sin embargo, en estos casos, instamos a las Autoridades de la Aviación Civil pertinentes a abogar para minimizar el impacto a la aviación internacional civil tanto durante la planificación y la fase de aplicación de una ADIZ nacional, o cualquier otro requerimiento o restricción militar ajeno a la OACI tal como ha sido recomendado en la documentación de la OACI relativa a la cooperación civil y militar en la gestión del tránsito aéreo, lo cual está bajo revisión.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Un ejemplo muy reciente de la aplicación de una ADIZ proporciona algunas “lecciones aprendidas” desde un punto de vista de las aerolíneas.

2.2 Una ADIZ fue desarrollada, establecida y luego promulgada por medio de un AIP SUPP sin previo aviso y sin las dimensiones superpuestas apropiadas sobre las tablas aeronáuticas para asistir a los actores principales en la ampliación y el impacto de la ADIZ. Esto fue realizado en contradicción al Anexo 4 de la OACI, el cual especifica que, en donde ha sido establecida, una ADIZ deberá aparecer en las tablas En-ruta, y en las Cartas Aeronáuticas Mundiales. Se recomienda también la presentación de una ADIZ en las Cartas de navegación aeronáutica (OACI escala pequeña).

2.3 Los límites de la ADIZ establecida, penetraron el espacio aéreo de dos FIR adyacentes y, por lo tanto, impactaron las aeronaves bajo el control de las unidades ATC en otros Estados. Comprendemos que la consulta con las instalaciones de control de tránsito aéreo en el “país anfitrión” no fue asegurada, lo cual provocó incertidumbre en cuanto a la aplicación de las reglas y procedimientos ADIZ que deberían seguirse.

2.4 Adicionalmente, también se evidenció que no se consultó a los Estados adyacentes (aun cuando los límites de la ADIZ penetraron los FIR administrados por esos Estados), ni a la OACI ni a los usuarios del espacio aéreo durante la planificación de esta ADIZ.

2.5 Un AIP SUPP fue publicado por el país anfitrión, sin embargo, no era claro y en algunas partes era contradictorio con respecto a las medidas requeridas a la aerolínea y al piloto para asegurar el cumplimiento de las reglas ADIZ. En particular, no se promulgaron instrucciones de cómo obtener un número de Autorización de Defensa Aérea (ADC) para evitar acciones posibles de intercepción por parte de la fuerza aérea del Estado en cuestión.

2.6 Durante el período comprendido entre la publicación de AIP SUPP y la fecha de su entrada en vigor, fue necesario realizar múltiples y frecuentes acciones de coordinación (llamadas telefónicas, correos electrónicos, y reuniones) a las autoridades en un intento de aclarar algunas de estas preocupaciones.

2.7 Nueve (9) días hábiles antes de la entrada en vigor, un NOTAM fue publicado, en un intento por abordar las preocupaciones y los asuntos planteados por varios actores interesados, incluyendo a la OACI. El NOTAM:

- a) Se cambió los requerimientos originales y proporcionó algún respiro en la obtención de una ADC para varias rutas sobre alta mar, incluidas en la publicación original;

- b) Se trató de clarificar las instrucciones para las aerolíneas en cómo obtener una ADC; y
- c) Se conservó el requerimiento relativo a las autorizaciones previas para cada vuelo, imponiendo una carga excesiva en las agencias que operan las aeronaves y sus pilotos, y en los Estados vecinos /ANSP.

2.8 Desafortunadamente, en la fecha de entrada en vigor, los procedimientos para obtener una ADC seguían siendo poco claros con instrucciones confusas de las autoridades. El resultado final fue un aumento significativo en la carga de trabajo del personal de expedición de las aerolíneas y confusión general debido a:

- a) Llamadas telefónicas sin respuesta o, si hubo respuesta, el personal no había sido informado acerca de los procedimientos solicitados;
- b) Los mensajes AFTN no fueron enviados o no fueron recibidos;
- c) Algunas instrucciones contradictorias fueron emitidas; y
- d) Se hicieron varios intentos de obtener, por diferentes medios, la emisión de las ADC para cada vuelo.

2.9 En respuesta, un cierto número de vuelos fueron planificados utilizando rutas que no requieren una ADC. El resultado fue un incremento en el tiempo de vuelo debido a la preocupación de las aerolíneas con los riesgos asociados a las posibles acciones de intercepción que pudiesen ser llevadas a cabo por aeronaves militares de combate.

2.10 Los problemas en la obtención de las autorizaciones ADC persisten. Algunos informes indican que una aerolínea mostró que 65% de sus vuelos necesitaron efectuar varios intentos para obtener un número de autorización ADC.

2.11 Se invita a los miembros a que tomen nota de la existencia de algunos Estados que, en el pasado, han establecido una ADIZ u otro espacio aéreo o procedimiento militar que no están en conformidad con la OACI, que no requieren ninguna autorización previa para cada vuelo civil afectado. Algunos Estados deberían tomar en cuenta las mejores prácticas de otros Estados, y obviar la necesidad de la autorización previa para los vuelos civiles. Algunas de estas mejores prácticas se incluyen en el documento de la OACI sobre la cooperación militar civil:

- a) El plan de vuelo y la información del movimiento son enviados a las organizaciones militares que han solicitado esos datos, o reciben el Plan de vuelo remitido (FPL) y otros mensajes ATS;
- b) Los datos de vigilancia como Radar, ADS-B y otros datos de vigilancia civil ATC son compartidos inmediatamente entre los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y las organizaciones militares;
- c) La implementación de las instalaciones de comunicaciones directas entre las organizaciones militares y las ANSP, con el fin de facilitar las solicitudes de información relativa a cualquier aeronave desconocida;
- d) El establecimiento de funciones de la coordinación militar civil dentro de las instalaciones de control del tránsito aéreo;

- e) Si las autorizaciones de la defensa aérea (ADC) u otros procesos de autorización son absolutamente necesarios, las autoridades civiles y militares del Estado deberían estudiar el establecimiento de sistemas de aprobación automatizados que pudiesen emitir una ADC a la recepción de un FPL, y que estos sistemas deberían ser probados e implementados antes de la fecha de puesta en vigor de una ADIZ o de otra regla relativa al espacio aéreo; y
- f) La consulta con los Estados adyacentes, los usuarios del espacio aéreo y la OACI debería llevarse a cabo antes de la publicación para asegurar que se siguen los procesos debidos y que existen los procedimientos para apoyar la aplicación.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Según lo anterior, la IATA y la IFALPA invitan a la Conferencia a exhortar a la OACI a:

- a) asegurar que las autoridades de la aviación civil tengan en cuenta el impacto que sus medidas militares de seguridad puedan tener en la aviación civil durante la fase de planificación de cualquier requerimiento o procedimiento para el acceso al espacio aéreo;
- b) recordar a los Estados que la elaboración exacta de las rutas y los procedimientos asociados con los requerimientos del acceso al espacio aéreo, deben ser promulgados de acuerdo con las normas y las prácticas recomendadas (SARPS) que se encuentran en los Anexos 4 y 15 de la Convención;
- c) mejorar la orientación de la OACI relativa a la cooperación militar civil con el fin de incluir recomendaciones relacionadas con las pruebas rigurosas de cualesquiera nuevas ADIZ/áreas de seguridad, previo a la fecha de su entrada en vigor, para asegurar que los procedimientos asociados efectivamente funcionan.

— FIN —