

## ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

Reunión Oficiosa ATM/CNS Bolivia/Brasil/Colombia/Perú/Venezuela

(Lima, Perú, 8 al 12 de abril de 2002)

Asunto 4: **Interceptación de aeronaves civiles**

(Presentada por la Secretaría)

### Resumen

En esta nota se analiza la situación actual en las regiones CAR/SAM con respecto a la aplicación de las disposiciones de la OACI y de los Estados en relación con la interceptación de aeronaves civiles.

### REFERENCIAS:

- Resolución A25-1 – Enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 3 bis)
- Resolución A25-3 – Colaboración entre los Estados contratantes para garantizar la seguridad de la aviación civil internacional y el logro de los objetivos del Convenio de Chicago
- Anexo 2 – Reglamento del aire
- Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo
- Doc. 4444 – PANS-RAC (13° edición y sus enmiendas)
- Doc.4444 – PANS-ATM (14° edición)
- Doc. 9433 - Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles
- Doc. 7300 - Convenio de Aviación Civil Internacional
- Informe de la reunión RAN CAR/SAM/3
- ANP – Básico de las Regiones CAR/SAM

## 1 Introducción

1.1 La Asamblea de la OACI en el año 1984, durante su 25° período de sesiones habiendo tomado nota que, con arreglo a consideraciones humanitarias elementales, debe garantizarse la seguridad y la vida de las personas a bordo de aeronaves civiles, mediante la

Resolución A25-1 inserta después del Artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, un nuevo Artículo 3 bis, en el cual entre otras medidas, cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles.

1.2 Asimismo, mediante la Resolución A25-3, reconociendo que la seguridad de la aviación civil internacional exige que todos los Estados admitan la importancia que reviste la protección de la vida de las personas a bordo de las aeronaves civiles y que dicha seguridad se intensificaría mediante medidas de coordinación efectivas con respecto a las cuestiones relacionadas con la navegación aérea, entre otras medidas insta a los Estados contratantes a colaborar en la mayor medida de lo posible para mejorar la coordinación entre los sistemas militares y civiles de comunicaciones y organismos de control de tránsito aéreo, a fin de intensificar la seguridad de la aviación civil internacional durante la identificación e interceptación de aeronaves civiles.

1.3 En marzo de 1986 el Consejo de la OACI adoptó enmiendas de los Anexos 2 y 11 relativas a la interceptación de aeronaves civiles. Estas enmiendas estaban encaminadas a reforzar y esclarecer las disposiciones existentes relativas al reglamento del aire y a los servicios de tránsito aéreo (ATS), a las comunicaciones, a la coordinación, al uso del radar y a las medidas a tomar en caso de aeronaves extraviadas o no identificadas. Las enmiendas empezaron a aplicarse el 20 de noviembre de 1986.

1.4 Todas las disposiciones y recomendaciones promulgadas por la OACI respecto a interceptación de aeronaves civiles, se han consolidado y publicado desde entonces en un solo documento, el **Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles** (Doc 9433). Este manual contiene extractos de los *Anexos 2, 4, 6 (Partes I y II), 10, 11 y 15*, así como de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo (PANS-RAC, Doc. 4444, 13ª edición), Parte III – Servicio de control de área – para. 19 – interceptación de aeronaves civiles*), actualmente reemplazado por el *Doc. 4444, 14ª Edición, PANS-ATM, Capítulo 15 – Procedimientos relativos a emergencias, falla de comunicaciones y contingencias, para. 15.4.2 – Interceptación de aeronaves civiles*.

1.5 En el preámbulo de este **Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles**, se solicita de los Estados contratantes que pongan los textos del manual en conocimiento de todo el personal civil y militar, tanto administrativo como de operaciones, que pudiera intervenir en la elaboración y/o aplicación de métodos y procedimientos nacionales relacionados con la identificación e interceptación de aeronaves civiles.

1.6 Asimismo, se debe poner atención al *Artículo 3 bis del Convenio de Aviación Civil Internacional (Doc. 7300)* donde se expresa que en caso de interceptación, las vidas de las personas a bordo de la aeronave interceptada no deben exponerse a peligro alguno. En este contexto es necesario adoptar todas las acciones necesarias para asegurar que en caso de interceptación se asegure el cumplimiento de lo indicado en el *Anexo 2 – Reglamento del aire*,

para. 3.8 y el texto asociado al mismo que se encuentra en el *Apéndice 1 – Señales, Sección 2 (Señales que se han de utilizar en caso de interceptación)* y del *Apéndice 2 – Interceptación de aeronaves civiles*.

## 2 **Análisis**

2.1 En vista de los acontecimientos históricos relacionados con la interceptación de aeronaves civiles o el uso de armas contra ellas, la Reunión debe tener en cuenta la aplicación de las disposiciones encaminadas a eliminar o reducir la necesidad de interceptar las aeronaves civiles.

2.2 Como la interceptación de aeronaves civiles representa un peligro posible, es esencial que las autoridades civiles y militares hagan todo lo que se encuentre a su alcance por eliminar o reducir, mediante las diversas medidas que se prescriben en los documentos de la OACI citados, la necesidad de interceptar. Es importante que las zonas prohibidas a los vuelos civiles y las zonas en que no se permiten estos vuelos sin una autorización especial previa, estén claramente señaladas mediante límites ciertos, teniendo presente la capacidad de navegación de las aeronaves civiles y que se promulguen claramente en las publicaciones de información aeronáutica (AIP).

2.3 Se debería establecer y mantener una coordinación estrecha entre las dependencias ATS que presten servicios a zonas adyacentes y entre las dependencias ATS y las de control de interceptación para ayudar a estas últimas a conseguir la identificación segura de cualquier aeronave que pudiera ser civil y para proporcionar asesoramiento o ayuda a las aeronaves extraviadas.

2.4 Es necesario señalar que teniendo en cuenta la gran importancia de este tema, la reunión RAN CAR/SAM/3 adoptó e incluyó en el ANP Básico, Apéndice A, párrafos 5.3, 7.5 y 7.6 respectivamente, las siguientes 3 recomendaciones: **Recomendación 5/6** – Coordinación civil y militar; **Recomendación 5/11** – Publicación de información relativa a la interceptación de aeronaves civiles en las AIP; y **Recomendación 5/12** – Carta de acuerdo operacional concertado entre dependencias ATS y militares (**Adjunto A** a la presente NE).

## 3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información contenida en esta Nota de Estudio y sobre la base de ella, llevar a cabo una revisión en cuanto a la situación actual en la sub-región NNW SAM. En este mismo sentido, se sugiere a la reunión adoptar las siguientes acciones:

- a) Revisar cuál es la situación actual en sus correspondientes regiones de información de vuelo (FIR) de jurisdicción, en relación con el cumplimiento de las disposiciones de la OACI relativas a la interceptación de aeronaves civiles,

tal como se han consolidado en el *Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles* (Doc 9433);

- b) Examinar la idoneidad de sus respectivos reglamentos e instrucciones administrativas vigentes; de la información que publican y de los medios para efectuar la comunicación y coordinación entre dependencias ATS y de interceptación, así como entre dependencias ATS que cubren zonas adyacentes, con el objeto de eliminar o reducir la necesidad de interceptar las aeronaves civiles; e
- c) Identificar y examinar las rutas o zonas donde las aeronaves civiles vuelan cerca de los límites entre regiones de información de vuelo (FIR) próximos a zonas críticas, y
- d) Considerar se incluyan en las cartas de acuerdo operacional nacionales e internacionales entre autoridades ATS y entre autoridades ATS y autoridades militares, requisitos relativos al intercambio de información sobre tales vuelos.

-----

## APÉNDICE A

### Recomendación 5/6 - Coordinación civil y militar

Que a fin de lograr una coordinación civil y militar y un uso conjunto del espacio aéreo óptimos con el mayor grado de seguridad, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional, los Estados que aún no lo hayan hecho:

- a) establezcan órganos de coordinación civil y militar apropiados que aseguren en todos los niveles la coordinación de las decisiones relativas a problemas civiles y militares de gestión del espacio aéreo y control de tránsito aéreo;
- b) pongan en conocimiento de las autoridades militares las disposiciones vigentes de la OACI (Resolución A32—14, Apéndice P, y Anexo 11, secciones 2.16 y 2.17) y los textos de orientación [*Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles* (Doc 9554) y *Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles* (Doc 9433)] relacionados con la coordinación civil militar y promuevan las visitas de familiarización del personal militar a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS);
- c) dispongan el enlace permanente y una estrecha coordinación entre las dependencias ATS civiles y las dependencias militares de defensa aérea pertinentes, a fin de asegurar diariamente la integración o segregación del tránsito aéreo civil y militar que opera en las mismas partes del espacio aéreo o en las partes inmediatamente contiguas, sirviéndose para ello de radares civiles o militares, o de ambos tipos, si es necesario, y de evitar la necesidad de que las aeronaves civiles tengan que obtener autorización especial de “defensa aérea”;y
- d) adopten las medidas necesarias para evitar, en la medida de lo posible, que las aeronaves militares penetren en el espacio aéreo controlado sin previa coordinación con la dependencia de control de tránsito aéreo interesada.

*Nota.— Este texto se incluye en el ANP básico en el Apéndice A, como párrafo 5.3*

**Recomendación 5/11 — Publicación de información relativa a la interceptación de aeronaves civiles en las AIP**

Que:

- a) los Estados que hayan determinado la existencia de riesgo de interceptación en el caso de penetración en determinadas zonas adyacentes a rutas de los servicios de tránsito aéreo (ATS) incluyan, lo antes posible, en sus publicaciones de información aeronáutica, los textos correspondientes a los posibles riesgos de interceptación, incluyendo los requisitos de navegación que permitan que éstas se mantengan fuera de la zona;
- b) los Estados que no hayan determinado la existencia de riesgos de interceptación, pero que se vieran afectados por tal situación, adopten lo antes posible todas las medidas que sean necesarias a fin de cumplir con lo indicado en el apartado a) anterior;
- c) los Estados que posean instalaciones y servicios para vigilar las desviaciones de las derrotas previstas que supongan la posibilidad de penetrar en espacios aéreos donde se aplican procedimientos de interceptación, incluyan en sus AIP información para indicar que tales desviaciones se comunicarán a las aeronaves en cuestión; y
- d) las dependencias AIS preparen aparte un boletín previo al vuelo sobre los peligros a la navegación aérea con los detalles de las zonas activadas para distribuir a las tripulaciones de vuelo y demás personal, según sea necesario.

*Nota.— Este texto se incluye en el ANP básico en el Apéndice A, como párrafo 7.5.*

- 3 -

**Recomendación 5/12 — Carta de acuerdo operacional concertado entre dependencias  
ATS y militares**

Que, con el objeto de facilitar la aplicación uniforme de las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de interceptación de aeronaves civiles, los Estados, al establecer acuerdos entre dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATS) y entre dependencias ATS y dependencias militares apropiadas, utilicen en la medida de lo posible, el modelo de acuerdo que figura en el Apéndice B del *Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles* (Doc 9433).

*Nota.— Este texto se incluye en el ANP básico en el Apéndice A, como párrafo 7.6*

- FIN -