



ICAO

UNITING AVIATION

CELEBRATING 70 YEARS OF
THE CHICAGO CONVENTION



Marco de la OACI para la Cooperación Civil-Militar

ICAO Regional Civil Military Cooperation Workshop

Lima, Peru, 9 -12 December 2019



- **Convenio de Chicago**

4 Partes, 96 artículos

- **Parte 1 – Navegación Aerea**
- **Parte 2 – La Organización de Aviación Civil Internacional**
- **Parte 3 – Transporte Aereo Internacional**
- **Parte 4 – Provisiones Finales**





Convenio de Chicago; Parte 1 (principales conceptos)

Art.1 Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Art. 2 Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.



Artículo 3

Aeronaves civiles y de Estado

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.



c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.



Artículo 3 bis * Enmienda de la Asamblea 10 de mayo 1984



a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.



Art. 12 Reglas de Aire

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar.

Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

Sobre Altamar, las reglas en vigor serán las que se establezca de acuerdo con el presente Convenio.



Art. 37

Adopción de normas y procedimientos internacionales

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

NORMA. Toda especificación de características físicas, configuración, materia, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional.



Art. 37 Adopción de Normas y procedimientos internacionales

“A este fin, la OACI adoptara y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas y métodos recomendados y procedimientos internacionales” que traten de: sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre, características de aeropuertos y áreas de aterizaje, reglas del aire, otorgamiento de licencias del personal operativo... y de otras cuestiones relacionadas con las regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Establecimiento inicial de los 12 anexos, ahora 19 anexos al convenio de Chicago





- **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**
- ***UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)***

Artículo 2 - Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.



Artículo 3 - Anchura del mar territorial

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.



Artículo 58 - Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva

En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las **libertades de navegación y sobrevuelo** y de tendido de cables y tuberías submarinos **a que se refiere el artículo 87**, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la **operación de buques, aeronaves** y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.



Artículo 86 - Aplicación de las disposiciones de esta Parte

Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico.

Este artículo no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la zona económica exclusiva de conformidad con el artículo 58.



Artículo 87 - Libertad de la alta mar

1 La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional.

Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- a) La libertad de navegación;
- b) La libertad de sobrevuelo;**
- c) La libertad de tender cables y tuberías submarinos.....
- d)
- e)





Anexo 2 – Reglamento del Aire

3.8 Interceptación

3.8.1 La interceptación de aeronaves civiles se regirá por los reglamentos y directrices administrativas apropiados que los Estados contratantes establezcan en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente en cumplimiento del Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado. En consecuencia, al redactar dichos reglamentos y directrices administrativas los Estados tendrán en cuenta las disposiciones que figuran en el Apéndice 1, Sección 2, y en el Apéndice 2, Sección 1.



Nota.— Reconociendo que es esencial para la seguridad del vuelo que cualquier señal visual utilizada en caso de interceptación, a la que solamente debería recurrirse en última instancia, sea correctamente empleada y comprendida por las aeronaves civiles y militares del mundo entero, el Consejo de OACI, al adoptar las señales visuales contenidas en el Apéndice 1 de este Anexo, instó a los Estados contratantes a que se aseguren de que sus aeronaves de Estado cumplan estrictamente con dichas señales visuales.

*Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, el Consejo ha formulado también recomendaciones especiales e insta a los Estados contratantes a ponerlas en práctica con carácter uniforme. Estas recomendaciones especiales figuran en el **Adjunto A**.*



3.8.2 En caso de interceptación de una aeronave civil su piloto al mando cumplirá con las normas que figuran en el Apéndice 2, Secciones 2 y 3, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el Apéndice 1, Sección 2.



Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo

2.18 Coordinación entre las autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo

2.18.1 Las autoridades de los servicios de tránsito aéreo establecerán y mantendrán una cooperación estrecha con las autoridades militares responsables de las actividades que puedan afectar los vuelos de las aeronaves civiles.

2.18.2 La coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles se llevará a cabo de conformidad con 2.19.

2.18.3 Se tomarán las medidas necesarias para permitir que la información relativa a la realización segura y rápida de los vuelos de las aeronaves civiles se intercambie prontamente entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las dependencias militares correspondientes.

2.18.3.1 y 2.18.3.2 amplia los detalles del suministro de datos y procedimientos para el intercambio de información a efectos de evitar una interceptación.



2.19 Coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles

2.19.1 Las disposiciones para la realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles, sea sobre el territorio de un Estado o sobre alta mar, se coordinará con la autoridad ATS competente. La coordinación se efectuará con la antelación necesaria para que pueda publicarse oportunamente la información sobre las actividades, de conformidad con las disposiciones del Anexo 15.

...recomendación



2.19.2 El objetivo de la coordinación será lograr las mejores disposiciones que eviten peligros para las aeronaves civiles y produzcan un mínimo de interferencia con las operaciones ordinarias de dichas aeronaves.

...recomendación

2.19.3 Las autoridades ATS competentes serán responsables de iniciar la publicación de la información sobre las actividades.

2.19.4 **Recomendación.**— *Si las actividades que constituyen un peligro potencial para los vuelos de las aeronaves civiles se realizan en forma regular o continua, deberían establecerse comités especiales, según sea necesario, para asegurar una coordinación adecuada entre las necesidades de todas las partes interesadas.*



2.19.5 Se tomarán medidas adecuadas para evitar que las emisiones de los rayos láser afecten negativamente a las operaciones de vuelo.

2.19.6 Recomendación.— *Los Estados, a fin de proporcionar mayor capacidad del espacio aéreo y mejorar la eficiencia y la flexibilidad de las operaciones de las aeronaves, deberían establecer procedimientos que permitan la utilización flexible de la parte del espacio aéreo reservada para actividades militares y otras actividades especializadas. Los procedimientos deberían permitir que todos los usuarios del espacio aéreo tengan acceso seguro a tal espacio aéreo reservado.*



2.25 Contingencia en vuelo

2.25.1 Aeronaves extraviadas o no identificadas

Aeronave extraviada. Toda aeronave que se haya desviado considerablemente de la derrota prevista, o que haya notificado que desconoce su posición.

Aeronave no identificada. Toda aeronave que haya sido observada, o con respecto a la cual se haya notificado que vuela en una zona determinada, pero cuya identidad no haya sido establecida.

Nota .— Una aeronave puede ser considerada como “aeronave extraviada” por una dependencia y simultáneamente como “aeronave no identificada” por otra dependencia.

Nota .— En el caso de una aeronave extraviada o no identificada puede haber sospecha de que sea objeto de interferencia ilícita.

ADJUNTO C. Materiales relativos a la planificación de contingencia



Doc 4444 - Gestión del tránsito aéreo

PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

16.1 RESPONSABILIDAD RESPECTO AL TRÁNSITO MILITAR

16.1.1 Se reconoce que algunas operaciones de aeronaves militares exigen que se dejen de cumplir ciertos procedimientos de tránsito aéreo. A fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, se solicitará de las autoridades militares competentes que, siempre que les sea posible, antes de emprender operaciones de esta clase, lo notifiquen a la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo.



16.1.2 La reducción de la separación mínima, exigida por necesidades militares u otras circunstancias extraordinarias, se aceptará por una dependencia de control de tránsito aéreo solamente cuando se haya obtenido la solicitud expresa de las autoridades que tengan jurisdicción sobre las aeronaves en cuestión por un medio que deje constancia, y la mínima inferior entonces observada tendrá aplicación únicamente entre dichas aeronaves. La dependencia de control de tránsito aéreo en cuestión debe expedir, por algún medio de que quede constancia, instrucciones completas relativas a esta reducción de separación mínima.



16.1.3 Podrá reservarse temporalmente espacio aéreo fijo o variable, para que lo utilicen grandes formaciones o para otras operaciones aéreas militares. Los arreglos para reservar estos espacios aéreos se efectuarán, coordinándolos entre el usuario y la autoridad ATS competente. La coordinación se efectuará de conformidad con las disposiciones del Anexo 11 y se terminará con la antelación suficiente para que pueda publicarse oportunamente la información de acuerdo con las disposiciones del Anexo 15.

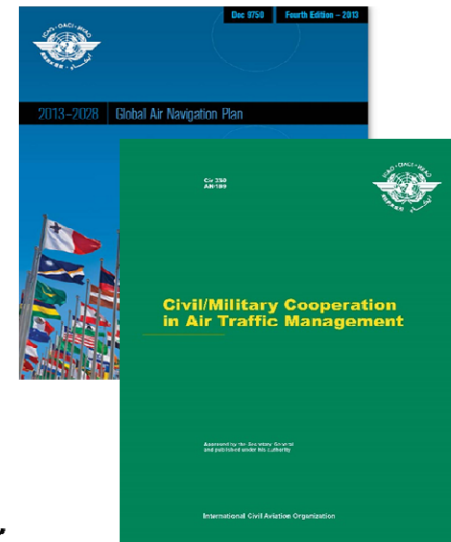


Marco Institucional y Regulatorio



DOC 9554-AN/932 "Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations" DOC 9433-AN/926 "Manual Concerning Interception of Civil Aircraft"

Operaciones de aeronaves militares



CIRCULAR 330 "Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management"

Interoperabilidad civil-militar



- *Doc 7300*, Convenio de Aviacion Civil Internacional
- Anexo 2, Reglamento del Aire, Anexo 11 Servicios de Transito Aereo, Anexo 15 Servicios de Información Aeronáutica , Anexo 17 Seguridad de la Aviacion
- PANS-ATM *Doc 4444* y SUPPs *Doc 7030*
- *Doc 9433*, Manual sobre Interceptación de Aeronaves Civiles
- *Doc 9554*, Manual sobre medidas de Seguridad operacional relacionadas a actividades potencialmente peligrosas para las Operaciones de aeronaves civiles.
- *Doc 9426*, Manual de Planificación de Servicios de Tránsito aéreo
- *Doc 8973 – Restricted*, Manual de la Seguridad de la Aviación
- *Doc 9750*, Plan Global de Navegación Aerea
- *Doc 9854*, Concepto Operacional del ATM
- *Doc 10084 – Restricted*, Operaciones de Aeronaves civiles en zonas de conflicto.
- Resoluciones de la Asamblea (A-38 en 2013, A-39 en 2016 y A-40 en 2019)
- Documentos de PIRGs (ej. ICAO EUR Doc 032 o el Boletin OPS)



- Los resultados del Foro ATM global sobre Cooperación Civil-Militar (2009) deben ser comunicados a través de una campaña mundial para apoyar a los Estados en la implementación de las provisiones de OACI
 - OACI servirá como una plataforma internacional para facilitar la extensión de la coordinación Civil-Militar así como para proveer actividades de seguimiento
- AN-Conf/12 Recomendación 4/5 – Coordinación & Cooperación civil-militar y compartición de espacio aéreo.
- AN-Conf/13 Cuestión 3.4 sobre Cooperación civil-militar con dos recomendaciones sobre colaboración e implementación de cooperación civil-militar.
- Resolución de Asamblea A40-4, Apéndice I





ICAO

UNITING AVIATION

CELEBRATING 70 YEARS OF THE CHICAGO CONVENTION



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU



ICAO

UNITING AVIATION

CELEBRATING 70 YEARS OF THE CHICAGO CONVENTION



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU



Back up Slides

- Air Navigation Conference 12 in 2012
- High Level Safety Conference in 2015
- Air Navigation Conference 13 in 2018
- ICAO Assembly Resolution A38-12, Appendix I
- ICAO Assembly Resolution A40-4, Appendix I