

RLA/06/901 – Taller/Reunión para la Región SAM sobre Uso Flexible de Espacio aéreo (FUA) y Cooperación Civil – Militar en el ATM
(Lima, Perú, 19 al 23 de junio de 2023)



ICAO



SESION 8. Interoperabilidad Cívico militar – Conflictos armados – Desastres naturales –Actividades especiales - ADIZ

*Fernando Hermoza, Oficial ATM/SAR
Oficina Regional Sudamericana de la OACI*

INTEROPERABILIDAD CÍVICO-MILITAR (I)

- ✓ La interoperabilidad entre los recursos de infraestructura, los sistemas y las organizaciones CNS/ATM civiles y militares, incluidos los que apoyan la ATM civil y militar y la defensa aérea, incrementa la capacidad en un espacio aéreo congestionado, mejora los niveles de seguridad operacional, preserva el medio ambiente, aumenta la eficiencia de los vuelos y contribuye a un suministro óptimo de servicios ATS.
- ✓ Las autoridades militares generalmente cuentan con requisitos rigurosos de seguridad cuando tienen que decidir intercambiar información con sus contrapartes civiles.
- ✓ Esto tiene un impacto en el intercambio de datos tierra-tierra y aire-tierra. Deberían implementarse medidas de seguridad cuando sea necesario a fin de preservar la confidencialidad, la integridad y la disponibilidad de datos delicados.

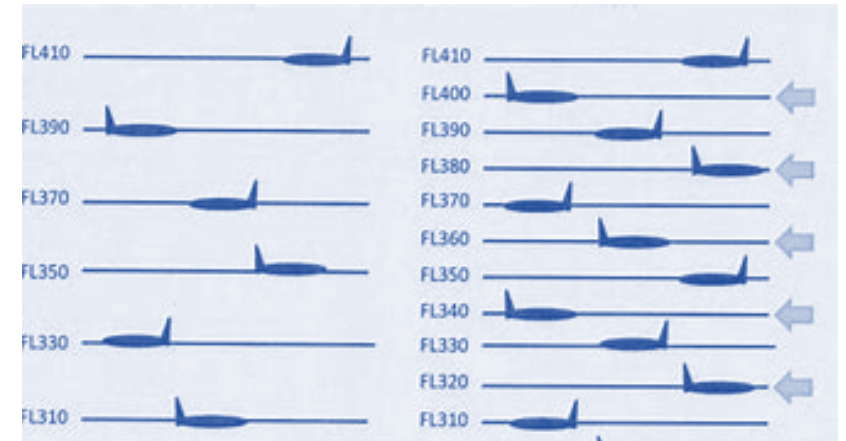
INTEROPERABILIDAD CÍVICO-MILITAR (II)

- ✓ Cuando un Estado considere que es necesario para su interés nacional, pueden establecerse comunicaciones tierra-tierra entre las dependencias militares y las ATSU civiles para facilitar la coordinación respetando los requisitos de seguridad establecidos por el Estado. En estos casos, debería contarse con acuerdos apropiados para proteger la información delicada

PROCEDIMIENTOS E INTEROPERABILIDAD TÉCNICA

Cuando no puede lograrse la interoperabilidad técnica, es decir, la capacidad de intercambiar información entre equipos o sistemas, existe la opción alternativa de aplicar procedimientos para lograr el nivel de seguridad operacional requerido e integrar a las aeronaves militares en un espacio aéreo donde es posible realizar operaciones mixtas (civiles y militares).

Un ejemplo de esos procedimientos operacionales sería el manejo de un vuelo aprobado que no se realiza con RVSM (separación vertical mínima reducida) en un espacio aéreo RVSM designado, donde la separación de dicho vuelo respecto al demás tránsito aéreo sería de 600 m (2 000 ft).



CNS, ATM, GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM) Y PROCEDIMIENTOS



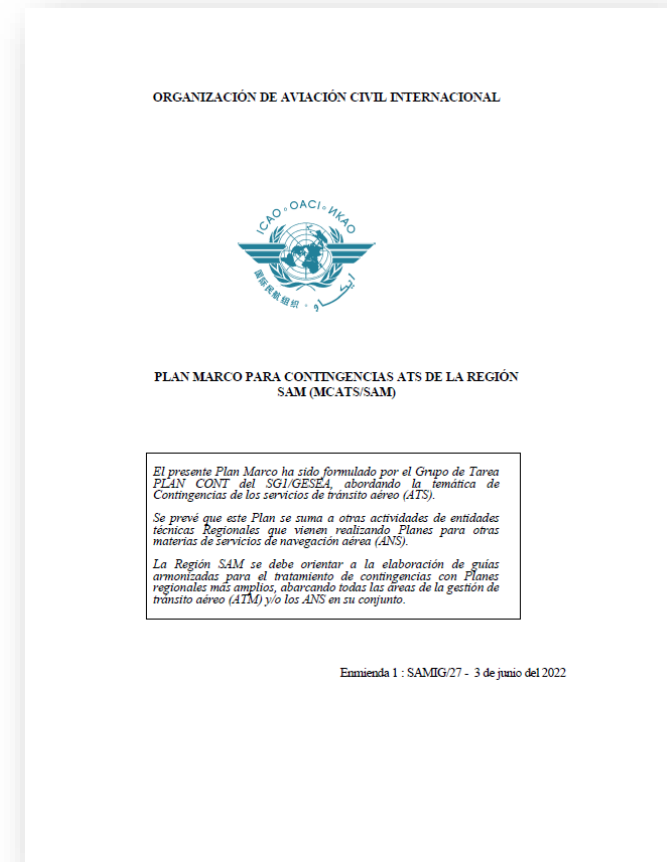
- COMM TIERRA-TIERRA
- COMM TIERRA – AIRE
- CPDLC
- PBN
- GNSS
- ILS / GBAS
- MSSR PSR
- ADS – B
- AIM
- SWIM
- PROCEDIMIENTOS - SARPS

CONFLICTOS CIVILES Y ARMADOS, DESASTRES NATURALES Y ACTIVIDADES ESPECIALES

- ✓ Las perturbaciones del espacio aéreo que se derivan de conflictos armados, desastres naturales o emergencias de salud pública generarán una demanda impredecible de espacio aéreo que puede plantear dificultades importantes en materia de planificación.
- ✓ Un elemento fundamental que ayuda a reaccionar ante perturbaciones es la elaboración de planes de contingencia. Estos tipos de sucesos pueden dar origen a diferentes clases de demanda de espacio aéreo.
- ✓ Por lo tanto, las autoridades civiles deberían preparar con anticipación propuestas concretas en materia de espacio aéreo con la intención de garantizar la publicación de planes y rutas de contingencia para el uso del espacio aéreo.
- ✓ Como parte de cualquier plan de contingencia, debería incluirse una evaluación del impacto en el tránsito aéreo comercial.

Para más orientación sobre la coordinación necesaria antes o durante estos sucesos, véase el Anexo 11, adjunto C — *Materiales relativos a la planificación de contingencia*, y el *Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles* (Doc 9554).

En el *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084), se proporciona a los Estados y explotadores orientación para operaciones sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas.



<https://oaci.sharepoint.com/:b:/r/sites/SAM-CAR-ANS-GESEA/Shared%20Documents/GESEA/BIBLIOTECA/1%20PLAN%20MARCO%20PARA%20CONT%20ATS%20ENMD%201%20x%20SAMIG%2027.pdf?csf=1&web=1&e=VTQhuC>

ACTIVIDADES ESPECIALES

- Ciertos tipos de actividades, como las deportivas internacionales, las visitas de jefes de Estado y las reuniones de gran envergadura en las que participan funcionarios gubernamentales de otros Estados, hacen más necesaria la cooperación y coordinación cívico-militar.
- Es posible que se requieran cambios temporales del espacio aéreo, lo que incluye el establecimiento de zonas prohibidas temporalmente y/o procedimientos de seguridad específicos, para resolver problemas de seguridad.
- Las partes interesadas de los sectores civil y militar a nivel nacional o internacional deberían llevar a cabo la planificación pertinente, de manera conjunta, en cuanto se enteren de la posibilidad de que tenga lugar una actividad especial de gran envergadura.
- La CMAB, el CAOM y la AMC, según proceda, deberían formar parte, lo antes posible, del proceso de planificación.

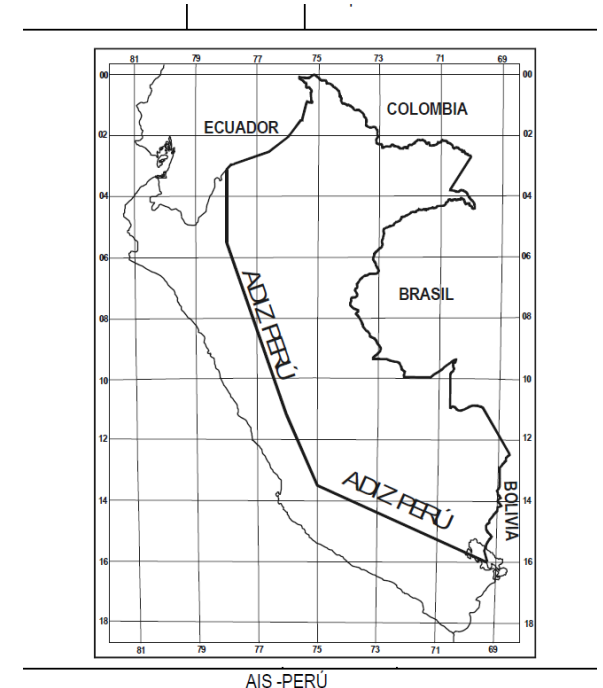
➤ SITUACIONES EXCEPCIONALES

- El concepto de “situación excepcional” se utiliza, a menudo, para referirse a una amplia variedad de crisis posibles: desde conflictos regionales u operaciones de ayuda humanitaria muy limitados hasta operaciones a gran escala para responder ante crisis, las cuales comprenden la movilización y el empleo extensos de fuerzas militares.
- Una crisis puede ser provocada por un conflicto o ser precipitada por desastres naturales, como un cambio climático drástico, inundaciones, sequías, escasez de alimentos y agua, pandemias, terremotos o erupciones volcánicas.
- Las respuestas para atender situaciones excepcionales comprenden, frecuentemente, la participación de muchos Estados que movilizan recursos civiles y militares.
- Los acontecimientos del pasado han puesto de relieve la necesidad de mejorar la coordinación cívico-militar para mejorar la eficacia y la prontitud de las respuestas humanitarias

ZONAS DE IDENTIFICACIÓN DE DEFENSA AÉREA (ADIZ) – CAPITULO 9 DOC 10088

Una ***zona de identificación de defensa aérea (ADIZ)*** se define, en el Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*, como: Espacio aéreo designado especial de dimensiones definidas, dentro del cual las aeronaves deben satisfacer procedimientos especiales de identificación y notificación, además de aquellos que se relacionan con el suministro de servicios de tránsito aéreo.

- ✓ La promulgación de ADIZ por algunos Estados parece estar motivada por la necesidad aparente de una respuesta adicional de defensa aérea en caso de posibles amenazas a bordo durante períodos de intensificación de la tensión geopolítica.
- ✓ Limitadas por el nivel de desarrollo tecnológico de la época para el rastreo, la identificación y las comunicaciones de las aeronaves, estas zonas se han utilizado como medida preventiva para permitir la identificación temprana de aeronaves a fin de reducir al mínimo los riesgos de seguridad.
- ✓ La primera ADIZ se estableció en el decenio de 1950 y en la actualidad existen en el mundo menos de 20 ADIZ activas.
- ✓ La información sobre los procedimientos para ADIZ puede encontrarse en las AIP.



• Gracias

