

→ ENR 1.12 INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

**A. Introducción.-**

1. El texto del presente (Apéndice I) es aplicable a los procedimientos que deberían llevarse a cabo en la interceptación de aeronaves civiles.
2. Para lograr la uniformidad de los reglamentos, necesarios para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, la DGAC, al preparar sus reglamentos y directrices administrativas, tendrá debidamente en cuenta los principios detallados a continuación.

**B. Generalidades.-**

1. La interceptación de aeronaves civiles debería evitarse y únicamente debería emprenderse como último recurso.
2. Si se emprende, la interceptación debería limitarse a:
  - I. Determinar la identidad de la aeronave;
  - II. a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional;
  - III. guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa; o
  - IV. darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado.
3. Los vuelos de las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación.
4. A fin de eliminar o disminuir la necesidad de interceptar aeronaves civiles, es importante que:
  - I. Las dependencias de control de interceptación hagan todo lo posible para asegurar la identificación de cualquier aeronave que pueda ser una aeronave civil y proporcionar a esa aeronave cualquier instrucción o aviso necesario, por medio de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes.
  - II. A este fin, es esencial que se establezcan medios rápidos y seguros de comunicaciones entre las dependencias de control de interceptación y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, y que se formulen acuerdos relativos a los intercambios de información entre esas dependencias sobre los vuelos de las aeronaves civiles, de acuerdo con las disposiciones del Anexo 11.
  - III. Las zonas prohibidas a todos los vuelos civiles y las zonas en que no se permiten estos vuelos sin autorización especial de la DGAC, se promulguen claramente en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) de conformidad con las disposiciones del Anexo 15, junto con la indicación de que se corre el riesgo, dado el caso, de ser interceptado al penetrar en dichas zonas.
  - IV. Cuando estas zonas se encuentren muy próximas a las rutas ATS promulgadas o a otras rutas de uso frecuente, la DGAC tendrá en cuenta, al delimitar dichas zonas, la disponibilidad y la precisión total de los sistemas de navegación que utilizarán las aeronaves civiles y la posibilidad de que estas se mantengan fuera de las zonas delimitadas;
  - V. cuando sea necesario, se considere el establecimiento de nuevas ayudas para la navegación a efectos de garantizar que las aeronaves civiles puedan circunnavegar con seguridad las zonas prohibidas o, cuando se exija, las zonas restringidas.

5. Para eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso, debería:

- I. Hacerse todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos de que se trate. A este fin, es esencial que la DGAC tome las medidas necesarias para asegurar que:
  - a. Todos los pilotos de aeronaves civiles estén al tanto de las medidas que deben tomar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en la Sección 91.270 de la RAP 91;
  - b. los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles pongan en práctica los requisitos de la Sección 91.1005 (e), relativas a la necesidad de que las aeronaves puedan comunicar en 121,5 MHz y dispongan a bordo de los procedimientos de interceptación y de las señales visuales;
  - c. todo el personal de los servicios de tránsito aéreo esté perfectamente enterado de las medidas que deben tomar de conformidad con las disposiciones del Anexo 11, Capítulo 2, y de los PANS-ATM (Doc 4444);
  - d. todos los pilotos al mando de las aeronaves interceptoras estén al tanto de las limitaciones generales de la performance de las aeronaves civiles y de la posibilidad de que la aeronave civil interceptada pueda encontrarse en estado de emergencia debido a dificultades de carácter técnico o interferencia ilícita;
  - e. se den instrucciones claras e inequívocas a las dependencias de control de interceptación y a los pilotos al mando de aeronaves posiblemente interceptoras, que:
    - i. Abarquen las maniobras de interceptación;
    - ii. la guía a la aeronave interceptada;
    - iii. los movimientos de la aeronave interceptada;
    - iv. las señales visuales aire a aire;
    - v. los métodos de radiocomunicación con la aeronave interceptada; y
    - vi. la abstención del empleo de armas;
  - f. las dependencias de control de interceptación y las aeronaves interceptoras estén provistas de equipo de radiotelefonía compatible con las especificaciones técnicas del Anexo 10, Volumen I, para que puedan comunicarse con la aeronave interceptada en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz;
  - g. se disponga en la medida de lo posible, de instalaciones de radar secundario de vigilancia y/o vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) para que las dependencias de control de interceptación puedan identificar a las aeronaves civiles en zonas en las que éstas, dado el caso, pudieran ser interceptadas.
  - h. Estas instalaciones deberían permitir el reconocimiento de la identidad de las aeronaves y el reconocimiento inmediato de condiciones de emergencia o urgencia.

**C. Maniobras de interceptación.-**

1. Debería establecerse un método normalizado para las maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil a fin de evitar todo riesgo a la aeronave interceptada. En este método se deberían tomar debidamente en cuenta:
  - I. Las limitaciones de performance de las aeronaves civiles;