

los servicios de tránsito aéreo correspondientes.

- ii. Para dicho 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, formulándose acuerdos relativos a los intercambios de información entre esas dependencias sobre los vuelos de las aeronaves civiles, de conformidad con las disposiciones de la RAP 311 - Servicios de Tránsito Aéreo.
 - iii. Las zonas prohibidas a todas las aeronaves civiles y las zonas restringidas, deben estar claramente difundidas en la AIP - PERU, de conformidad con las disposiciones de la RAP 315 - Servicios de Información Aeronáutica, junto con la indicación de que se corre el riesgo, dado el caso, de ser interceptadas al ingresar en dichas zonas.
 - iv. Cuando estas zonas se encuentren muy próximas a las rutas ATS establecidas 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 considerará 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.
6. Con el objeto de eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso, deberá hacerse todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos de que se trate. A dicho fin, es esencial que la DGAC tome las medidas necesarias para asegurar que:
- i. Todos los pilotos de aeronaves civiles estén obligados a tomar conocimiento de las medidas que deben adoptar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en las Tablas I-1, I-2 e I-3 del presente Apéndice;
 - ii. Los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles e interceptoras pongan en práctica los requisitos de la Sección 91.1005 (e) y del Apéndice 7 - Información de Tránsito Aéreo transmitida por la Aeronave (TIBA) de la RAP 311- Servicios de Tránsito Aéreo, relativos a la necesidad de que las aeronaves se puedan comunicar en la frecuencia ATS apropiada, la frecuencia TIBA 123,45 MHz y las frecuencias de emergencia 121,5 MHz y/o 243,0 MHz, y dispongan a bordo de los procedimientos de interceptación y de las señales visuales;
 - iii. Todo el personal de los servicios de tránsito aéreo esté perfectamente enterado de las medidas que deben tomar de conformidad con las disposiciones de las secciones 2.17 y 2.25 del Capítulo 2 de la RAP 311 - Servicios de Tránsito Aéreo, y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM Doc. 4444);
 - iv. 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;
 - v. Se transmitan las instrucciones claras e inequívocas del CODA a las dependencias de control de interceptación y a los pilotos al mando de aeronaves interceptoras, respecto de:
 - A. Las maniobras de interceptación;
 - B. La guía a la aeronave interceptada;