

1.12 INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

PROCEDIMIENTO SISTEMÁTICO DE OPERACIÓN PARA LA INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO.

1. Generalidades

1.1 En reconocimiento a que los Estados Unidos Mexicanos tienen derecho, en el ejercicio de su soberanía a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado a una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello o si se tienen motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los convenios internacionales, así mismo, puede dar a dicha aeronave la instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación.

2. Aplicabilidad

2.1 Se informa a todos los operadores de aeronaves civiles nacionales e internacionales con fundamento en el artículo 42, fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y conforme a la enmienda del Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su artículo 3 Bis del 10 de mayo de 1984 y a los artículos 21, 22, 23, 24, 25 y 26 de la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, se establecieron los procedimientos de interceptación de aeronaves civiles.

2.2 Se aplica únicamente a las aeronaves civiles y no a las de Estado; por lo que las aeronaves consideradas en la segunda clasificación solo podrán sobrevolar o aterrizar en el Territorio Nacional, con autorización expresa expedida por la autoridad competente del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y de conformidad con las condiciones de la autorización específica.

3. Definiciones.

I. AERONAVE INTERCEPTORA.

Aeronave de Estado que lleva a cabo la interceptación de otra aeronave.

II. ALERTAMIENTO AÉREO.

Es la comunicación que realiza el CENAVI en su carácter de Autoridad de Control de Interceptación, para advertir sobre la existencia de una aeronave en vuelo que no ha sido identificada y sus maniobras de vuelo no se ajustan a la normatividad aeronáutica nacional. Una vez emitido el Alertamiento Aéreo se deben aplicar los procedimientos a que se refiere la Ley, incluso la Interceptación Aérea.

III. AUTORIDAD DE CONTROL DE INTERCEPTACIÓN.

Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo (CENAVI).

IV. CENTRO DE CONTROL REGIONAL (CCR)

Organismo de la Fuerza Aérea Mexicana que tiene como misión, materializar la protección del espacio aéreo dentro de su sector de responsabilidad mediante la vigilancia, identificación y seguimiento de aeronaves, control de las operaciones aéreas militares y atención de emergencias; así como coadyuvar a la seguridad operacional mediante el intercambio de información y coordinación con dependencias aeronáuticas, civiles y militares correspondientes.

V. CONSOLIDACIÓN.

Acción que realiza la autoridad competente con apoyo del CENAVI, con el fin de impedir la movilización de una aeronave declarada como vuelo clandestino, que se encuentre posada en tierra, antes del despegue o inmediatamente después de su aterrizaje.

-
- VI. **DETECCIÓN.**
Descubrimiento y/o localización, por cualquier medio, de la presencia de una aeronave en un área determinada, sin vulnerar con ello los derechos fundamentales.
- VII. **ESPACIO AÉREO MEXICANO.**
El situado sobre territorio nacional, con la extensión y modalidades que establece el derecho internacional.
- VIII. **IDENTIFICACIÓN.**
Proceso mediante el cual se determina la identidad de una aeronave, a través de medios visuales o electrónicos, por correlación de planes de vuelo, por procedimientos establecidos o comunicación en tiempo real entre el CENAVI, la Agencia Federal de Aviación Civil y los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
- IX. **INTERCEPTACIÓN AÉREA.**
Procedimiento para llevar una aeronave del Estado al encuentro con otra, con el propósito de identificarla, brindarle ayuda, vigilar su comportamiento, girar instrucciones a la tripulación para retornar a su ruta planeada o para aterrizar en un aeródromo designado, según corresponda, de acuerdo con los procedimientos publicados por la autoridad competente.
- X. **MISIÓN AA (DOBLE ALFA).**
Operación aérea realizada por una aeronave de Estado durante un alertamiento aéreo, con el propósito de llevar a cabo una interceptación aérea.
- XI. **PROTECCIÓN DEL ESPACIO AÉREO MEXICANO.**
Conjunto de acciones operativas y de carácter legal que se realizan para evitar actos contra la seguridad del territorio nacional.
- XII. **SEGUIMIENTO.**
Maniobra de vuelo que realiza una aeronave interceptora para mantener contacto continuo visual, electro-óptico o por medio de radar con una aeronave interceptada, durante toda su ruta.
- XIII. **TRAZA DE INTERÉS.**
Identificación e interpretación del eco radar o avistamiento de una aeronave que realiza alguna de las siguientes conductas:
- i. No activar su código transponder o apagarlo durante el vuelo.
 - ii. Cambiar de ruta sin motivo aparente.
 - iii. No establecer comunicación con los servicios de control de tránsito aéreo previstos por la autoridad aeronáutica o con el CENAVI.
 - iv. No responder a las instrucciones de los servicios de tránsito aéreo de conformidad a los procedimientos publicados por la autoridad.
 - v. No contar con información de plan de vuelo.
 - vi. Registrar cambios erráticos de velocidad, altura, rumbo o realizar maniobras inusuales.
 - vii. Sobrevolar una zona restringida, prohibida o peligrosa, de vigilancia y protección del Espacio Aéreo Mexicano y de identificación de defensa aérea.
 - viii. Existan discrepancias entre el vuelo y lo autorizado en el plan de vuelo, y
 - ix. Cuando una aeronave se encuentre en situación de emergencia.
- XIV. **VUELO CLANDESTINO.**
Cuando la tripulación de una aeronave realiza alguna de las siguientes conductas:
- i. No cuente con un plan de vuelo autorizado antes del despegue o aprobado durante el vuelo, para evitar ser detectado, eluda o desobedezca a la autoridad.
 - ii. Cuando incurra durante el protocolo de interceptación aérea o el seguimiento, en lo siguiente:

- a) Desacato de las instrucciones de la aeronave interceptora, del CENAVI o de los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
- b) No exhiba de manera visible o no sea posible visualizar por medios electro-ópticos los distintivos de nacionalidad y matrícula de la aeronave; porte unos que no le correspondan, o que éstos sean sobrepuestos o alterados.
- c) Aterrice en un lugar distinto al establecido en el plan de vuelo, sin dar aviso oportuno a la autoridad competente de las razones que tuvo para ello.
- d) Se localice la aeronave en cualquier superficie terrestre o marítima, diferente a un aeródromo o helipuerto.

XV. VUELO NO AUTORIZADO.

Cuando la traza de interés no fuera identificada y cuando las aeronaves no cuenten con un plan de vuelo autorizado por la autoridad aeronáutica, ni aprobado por los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

4. Reglas y requisitos operacionales de entrada al espacio aéreo nacional.

- 4.1 Las reglas y requisitos operacionales de entrada, salida y permanencia en el espacio aéreo nacional, son aplicables a los vuelos de la aviación general, a los vuelos regulares, no regulares y a todas aquellas aeronaves en operaciones aéreas que así sean requeridas por la legislación mexicana.
- 4.2 También deberán observarse los reglamentos relativos a la entrada, tránsito y salida de aeronaves civiles, publicados en la parte de Generalidades (GEN 1.2) de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), a fin de facilitar la identificación y control de dichas aeronaves.
- 4.3 Para cualquier otro caso de ingreso al espacio aéreo mexicano, se deben utilizar las aerovías debidamente publicadas y correspondientes a los Centros de Control de Mérida, México, Mazatlán y Monterrey, dentro de las Regiones de Información de Vuelo México (MMFR) y Mazatlán Oceánica (MMFO) sobre del continente y aguas territoriales desde la superficie terrestre hasta todo el espacio comprendido como espacio aéreo.
- 4.4 El CENAVI llevará a cabo el monitoreo del espacio aéreo, con el fin de obtener información de las aeronaves que sobrevuelen el Espacio Aéreo Mexicano, así como de aquellas que se encuentren en vuelo fuera de dicho espacio y con rumbo aparente hacia territorio mexicano, como medida de seguridad.
- 4.5 El CENAVI podrá emplear a los CCRs para realizar las funciones de protección al espacio aéreo con ayuda de sistemas de vigilancia y comunicaciones que permiten conocer en tiempo real la situación aérea prevaleciente y de esta manera controlar y ejecutar tareas a fin de llevar una clasificación de las trazas de interés que ingresan, sobrevuelan y abandonen el Espacio Aéreo Mexicano.

5. Interceptación Aérea.

- 5.1 El CENAVI activará su procedimiento de interceptación aérea cuando:
 - I. Por sus propios medios aéreos y sistemas de detección, detecte u observe una traza de interés, un vuelo no autorizado o un vuelo clandestino.
 - II. Al ser informado por los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano de la Detección de una traza de interés o un vuelo no autorizado.

En ambos casos se establecerá la coordinación e intercambio de información entre el CENAVI, las autoridades aeronáuticas y los servicios de tránsito aéreo para identificar y dar seguimiento a la aeronave o las causas de una traza de interés, un vuelo no autorizado o un vuelo clandestino.

-
- 5.2 El procedimiento de interceptación aérea en el espacio aéreo nacional tendrá como premisa el uso flexible del Espacio Aéreo Mexicano, conforme a lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional, por lo que, cuando el CENAVI declare un alertamiento aéreo lo notificará de manera simultánea a la autoridad aeronáutica y a los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
- 5.3 Para este fin, los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano segregarán el espacio aéreo en favor de las aeronaves en cumplimiento de estas acciones, las cuales tendrán prioridad para el cumplimiento de su misión como sigue:
- I. La tripulación de vuelo manifestará al controlador en turno de la dependencia de ATC correspondiente la expresión “Misión Doble Alfa”.
 - II. El servicio de ATC dará prioridad a este tipo de misiones sobre el resto de tráficos de la aviación civil, siempre y cuando no exista otra condición de “Prioridad Operacional” como las mencionadas en la Circular Obligatoria CO AV-36/15 R2.
 - III. Se establecerán códigos transponder para aeronaves de Estado, en cumplimiento de “Misiones Doble Alfa” en el rango: 6500 al 6700.
- 5.4 El CENAVI comunicará el alertamiento aéreo a las autoridades competentes bajo las siguientes circunstancias:
- I. Cuando no le es posible determinar la identidad de una traza de interés.
 - II. Cuando los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano comunique al CENAVI la existencia de un vuelo no autorizado.
 - III. Cuando una autoridad extranjera comparta información relacionada con un vuelo no autorizado o clandestino con rumbo al espacio aéreo nacional.
- 5.5 En los casos de Alertamiento Aéreo en los cuales los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano no disponga de información del vuelo no autorizado, el CENAVI compartirá la información disponible como medida de seguridad del espacio aéreo y protección a la aviación civil.
- 5.6 Una vez que la o las aeronaves interceptoras hayan despegado de sus respectivas bases, procederán a identificar y dar seguimiento del vuelo no autorizado o clandestino, recibiendo y transmitiendo información al CENAVI o a los CCRs.
- 5.7 Se aplican a los siguientes procedimientos sobre el territorio y las aguas territoriales de los Estados Unidos Mexicanos en caso de interceptación de una aeronave.
- 5.7.1 La aeronave interceptada por otra aeronave procederá de la forma siguiente:
- a) Seguirá las instrucciones que indique la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Apéndice 1 del Anexo 2 de la OACI.
 - b) Notificará, si es posible, a la dependencia apropiada de los Servicios de Tránsito Aéreo que está siendo interceptada.
 - c) Intentará establecer comunicación con la aeronave interceptora o con la dependencia apropiada de control de interceptación (CENAVI y CCRs), haciendo una llamada general sobre la frecuencia de emergencia de 121.5 MHz, dando la identidad de la aeronave interceptada y la naturaleza del vuelo si no se ha establecido contacto y si es posible, repetirá esta llamada en la frecuencia de 243 MHz.

- d) Si está equipada con un respondedor SSR, seleccionará el Modo A, código 7700, a menos que la dependencia apropiada de servicio de tránsito aéreo o de control de interceptación le dé instrucciones en contrario.
- e) Cumplir sin demora con las instrucciones de la aeronave interceptora transmitidas mediante el uso de dispositivos visuales, señales visuales y comunicaciones por radio.
- f) Si la radiocomunicación no es posible, se debe utilizar y responder a las señales visuales.
- g) Si alguna instrucción recibida por radio o emitida por otra fuente, está en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, deberá seguir las instrucciones recibidas por esta última.

5.7.2 Si se establece contacto de radio durante la interceptación, pero no es posible la comunicación en lenguaje claro, se harán tentativas por conseguir las instrucciones, acusar recibo de las mismas y transmitir la información indispensable, utilizando las frases y pronunciaci3nes de la tabla siguiente y repitiendo dos veces cada frase.

Frase	Pronunciaci3n	Frase en espa3ol
CALL SIGN (distintivo de llamada)	KOL SÁIN (distintivo de llamada)	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada)
WILCO	IULL-KO	Entendido Cumpro instrucciones
CAN NOT	CAN NOT	Imposible cumplir
REPEAT	RI-PIT	Repita las instrucciones
AM LOST	AM LOST	Posici3n desconocida
MAYDAY	MEIDÉI	Estoy en peligro
HIJACK	JAI-CHÁC	He sido objeto de apoderamiento ilícito
LAND	LAND (nombre del lugar)	Solicito aterrizar en (nombre del lugar)
DESCEND	DIS-SEND	Solicito permiso para descender
1. Las sílabas que se han de acentuar se imprimen en negritas. 2. El distintivo de llamada que se requiere indicar es el utilizado en las comunicaciones radiotelef3nicas con las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo y que corresponde a la identificaci3n de la aeronave en el plan de vuelo. 3. No siempre las circunstancias permiten, ni resulta conveniente, el uso de la frase "HIJACK".		

5.7.3 La aeronave interceptora usará las frases que se presentan a continuaci3n, transmitiéndolas dos veces en las circunstancias descritas en el párrafo anterior.

Frase	Pronunciaci3n	Frase en espa3ol
CALL SIGN	KOL SÁIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?
FOLLOW	FOL-OU	Sígame
DESCEND	DIS-SEND	Descienda para aterrizar
YOU LAND	YU LAND	Aterrice en este aeródromo
PROCEED	PRO-SIID	Puede continuar
1. Las sílabas que se han de acentuar se imprimen en negritas.		

5.7.4 Las señales visuales que se utilizarán en caso de interceptaci3n son las detalladas en las tablas siguientes:

SEÑALES PARA UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN
Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuestas de la aeronave interceptada

Serie	Señales de aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuestas de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	<p>DÍA o NOCHE – Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado.</p> <p>Nota 1.- Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a intervenir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</p> <p>Nota 2.- Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabee la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p>	Usted ha sido interceptado Sígame	DÍA o NOCHE – Alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora.	Comprendido, lo cumpliré.
2	DÍA o NOCHE – Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.	Prosiga	DÍA o NOCHE – Alabear la aeronave	Comprendido, lo cumpliré.
3	DÍA o NOCHE – Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicóptero. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje, y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo.	DÍA o NOCHE – Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable), llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o a la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.	Comprendido, lo cumpliré

Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora.

Serie.	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
4	DÍA o NOCHE – Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) y encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o a la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1 000 ft) pero sin exceder de 600 m (2 000 ft) en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 ft) pero sin exceder de 100 m (330 ft) sobre el nivel de aeródromo, y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o a la zona de aterrizaje de helicópteros. Si no está en condiciones de encender y apagar los faros de aterrizaje, encienda y apague cualesquiera otras luces disponibles.	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	DÍA o NOCHE – Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje (de ser replegable) y utiliza las señales de la Serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido, sígame. Comprendido, prosiga.
5	DÍA o NOCHE – Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	DÍA o NOCHE – Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	DÍA o NOCHE – Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.	En peligro	DÍA o NOCHE – Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

5.8 Maniobras para la identificación visual.

5.8.1 FASE I.

La aeronave interceptora principal o única interceptora se situará dentro del campo de visión del piloto de la aeronave interceptada, aproximadamente a 300 metros a la izquierda, ligeramente por encima y por delante de la misma.

Cualquier otra aeronave participante quedará apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás.

Una vez establecida la velocidad y la posición, si fuese necesario, proseguirá con la Fase II.

5.8.2 FASE II.

La aeronave interceptora principal, o única interceptora, comenzará a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que necesita, tomando las precauciones necesarias para evitar que la maniobra pueda considerarse peligrosa para los pasajeros o la tripulación.

Cualquier otra aeronave participante deberá continuar apartada de la aeronave interceptada.

Completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada como se indica en la Fase III.

5.8.3 FASE III.

La aeronave interceptora principal, o única interceptora, cambiará de dirección lentamente desde la aeronave interceptada ejecutando un picado poco pronunciado.

Toda otra aeronave participante permanecerá apartada de la aeronave interceptada y se reunirá con la interceptora principal.

5.9 Maniobras para guía de la navegación.

5.9.1 Si se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o única interceptora, se situará normalmente a la izquierda ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada para permitir al piloto al mando de esta última ver las señales visuales dadas.

5.9.2 Es indispensable que el piloto al mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el piloto al mando de la aeronave interceptada se ha dado cuenta de que está siendo interceptado y ha reconocido las señales enviadas.

5.9.3 Si después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada utilizando las señales y los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del post quemador a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.

5.9.4 Condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o única interceptora, a colocarse ocasionalmente a la derecha, ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada.

5.9.5 En este caso el piloto al mando de la aeronave interceptora cuidará que el piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

5.10 Guiado de una aeronave interceptada.

5.10.1 Se proporcionarán por radiotelefonía, a la aeronave interceptada, la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.

5.10.2 Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, se procurará que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no disminuyan su rendimiento operacional.

5.10.3 En el caso de exigirse a una aeronave interceptada que aterrice en un aeródromo designado, se tendrá en cuenta que:

a) El aeródromo designado sea el adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, y que el terreno que le rodea es apropiado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.

b) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.

- c) Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista acorde al tipo de aeronave cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave.
 - d) Siempre que sea posible, el aeródromo designado será uno de los descritos en el AIP de México.
- 5.10.4 En el caso de exigirse a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, es indispensable otorgarle tiempo suficiente de modo que se prepare para el aterrizaje, teniendo presente que el piloto al mando de la aeronave civil es el único que puede juzgar la seguridad de la operación de aterrizaje en relación con la longitud de la pista y la masa de la aeronave en ese momento.
- 5.10.5 Es particularmente importante que se proporcione por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.
- 5.11 Si la aeronave que originó una traza de interés o un vuelo no autorizado, se identifica satisfactoriamente por la autoridad de control de interceptación con la aeronave interceptora, así como con los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, resolviendo cualquiera de las condiciones que hayan originado su condición de traza de interés se procederá a la liberación correspondiente de la aeronave interceptada, si quedara alguna duda por parte de la aeronave interceptora de la identidad de la aeronave entonces procederá conforme al numeral 5.8.3.
- 5.12 Si la aeronave interceptada sigue las indicaciones del avión interceptor, se le guiará para que aterrice en un aeropuerto cercano al área de interceptación y que reúna las condiciones para el aterrizaje de las aeronaves, procediendo las fuerzas de seguridad a consolidar la interceptación mientras las autoridades correspondientes previo procedimiento, determinen lo conducente conforme a la legislación aplicable.

6. Seguimiento

Si la aeronave interceptada continúa con su trayectoria de vuelo o con la ruta de vuelo establecida y no da señal alguna de pretender seguir las instrucciones recibidas, la aeronave interceptora le dará seguimiento hasta su aterrizaje o hasta que abandone el espacio aéreo nacional.

7. Política para el uso de armamento con que está dotado el material de vuelo.

- 7.1 El empleo de armamento por las aeronaves interceptoras sólo será procedente en estricto cumplimiento del marco jurídico aplicable y de los principios rectores del uso de la fuerza: absoluta necesidad, legalidad, prevención, proporcionalidad, rendición de cuentas y vigilancia, racionalidad y oportunidad.
- 7.2 Mientras la(s) aeronave(s) interceptora(s) no sea(n) agredida(s) con armas de fuego o de algún otro modo que ponga en riesgo la integridad de la aeronave interceptora o la vida de sus tripulantes, por ningún motivo se abrirá fuego contra aeronaves en vuelo, el uso de armas por parte de las aeronaves interceptoras en contra de una aeronave en vuelo estará sujeto a la Ley Nacional del uso de la Fuerza y en todo momento se debe tener como prioridad cuidar la integridad de la aeronave a interceptar.
- 7.3 El Estado Mexicano empleará los recursos disponibles para evitar que una aeronave ponga en riesgo a las personas o bienes jurídicos.
- 7.4 Cuando la aeronave considerada como probable vuelo clandestino se encuentre en tierra y se observe que es abandonada por la tripulación o se están realizando maniobras de carga y/o descarga a/desde vehículos u otros medios de transporte, se procederá de la siguiente manera:
- 7.4.1 La aeronave interceptora realizará, como medida disuasoria y sin empleo de fuego real, un patrón de vuelo que simule un procedimiento de ametrallamiento sobre la aeronave considerada como probable vuelo clandestino.

- 7.4.2 Si el personal en tierra que se encuentra alrededor de la aeronave considerada como probable vuelo clandestino continua con sus actividades y/o realiza acciones que de manera evidente ponga en riesgo la integridad de la aeronave interceptora o la vida de sus tripulantes (ej. uso de armas de fuego contra la aeronave), se tomarán las medidas para mantener la seguridad de la aeronave interceptora en vuelo hasta que arribe personal helitransportado o por vía terrestre para vigilar la aeronave, carga y tripulación, se podrá ejercer uso de fuego real como medida disuasiva y en un área aledaña de manera que no se causen daños ni lesiones buscando en la medida de lo posible respetar siempre la vida humana y en apego a los procedimientos de uso de la Fuerza.

8. Consolidación.

- 8.1 Las autoridades competentes que acudan al sitio donde aterricen las aeronaves que hayan sido declaradas como probable vuelo clandestino, establecerán la seguridad periférica a fin de preservar el lugar de los hechos y, en su caso, poner a disposición de la autoridad competente a las personas, así como los indicios, evidencia, objeto, instrumento o producto del hecho delictivo.
- 8.2 El coordinador general de la consolidación será el CENAVI, a través de la autoridad competente quien será la encargada de la operación y conducción de todas las actividades que se realicen para dar cumplimiento a la misión de conformidad con la legislación vigente. En caso de que el aterrizaje sea en un aeropuerto, se aplicarán los planes de contingencia autorizados.
- 8.3 La aeronave interceptora en vuelo mantendrá vigilancia de la aeronave en tierra y en los alrededores, proporcionando la información de las actividades al CCR o al CENAVI, empleando los medios disponibles hasta que arriben las fuerzas de seguridad y se pongan a disposición de la autoridad competente.

1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

SYSTEMATIC OPERATING PROCEDURE FOR THE INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT IN MEXICAN AIRSPACE.

1. 1. General

1.1 In recognition that the United Mexican States have the right, in the exercise of their sovereignty, to require the landing at a designated aerodrome of a civil aircraft flying over their territory without being authorized to do so, or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for purposes incompatible with international conventions, it may likewise issue to such aircraft the necessary instructions to put an end to this act of violation.

2. Applicability

2.1 All national and international civil aircraft operators are hereby informed, on the basis of Article 42, section VI of the Political Constitution of the United Mexican States, and in accordance with the amendment to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) in its Article 3 Bis of 10 May 1984, and Articles 21, 22, 23, 24, 25 and 26 of the Law for the Protection of Mexican Airspace, that civil aircraft interception procedures have been established.

2.2 This applies only to civil aircraft and not to State aircraft; therefore, aircraft considered under the second classification may only overfly or land in the National Territory with express authorization issued by the competent authority of the Government of the United Mexican States and in accordance with the conditions of the specific authorization.

3. Definitions.

I. INTERCEPTOR AIRCRAFT.

State aircraft that carries out the interception of another aircraft.

II. AIR ALERT.

Communication issued by the CENAVI in its capacity as Interception Control Authority, to warn of the existence of an aircraft in flight that has not been identified and whose flight maneuvers do not conform to national aeronautical regulations. Once an Air Alert has been issued, the procedures referred to in the Law shall be applied, including Air Interception.

III. INTERCEPTION CONTROL AUTHORITY.

Centro Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo (CENAVI).

IV. REGIONAL CONTROL CENTER (CCR)

An organization of the Fuerza Aérea Mexicana (FAM) whose mission is to implement the protection of airspace within its sector of responsibility through the surveillance, identification and tracking of aircraft, control of military air operations and emergency response; as well as to contribute to operational safety through information exchange and coordination with the corresponding civil and military aeronautical agencies.

V. CONSOLIDATION.

Action carried out by the competent authority with the support of the CENAVI, in order to prevent the movement of an aircraft declared as a clandestine flight, which is on the ground, prior to take-off or immediately after landing.

- VI. DETECTION.
Detection and/or localization, by any means, of the presence of an aircraft in a given area, without thereby infringing fundamental rights.
- VII. MEXICAN AIRSPACE.
That located over national territory, with the extent and modalities established by international law.
- VIII. IDENTIFICATION.
Process by which the identity of an aircraft is determined, through visual or electronic means, by correlation of flight plans, by established procedures, or real-time communication between CENAVI, Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) and Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM).
- IX. AIR INTERCEPTION.
Procedure to bring a State aircraft to a rendezvous with another aircraft, for the purpose of identifying it, providing assistance, monitoring its behavior, issuing instructions to the crew to return to its planned route or to land at a designated aerodrome, as appropriate, in accordance with the procedures published by the competent authority.
- X. MISIÓN AA (DOBLE ALFA).
Air operation carried out by a State aircraft during an air alert, for the purpose of conducting an air interception.
- XI. PROTECTION OF MEXICAN AIRSPACE.
Set of operational and legal actions carried out to prevent acts against the security of the national territory.
- XII. TRACKING.
Flight maneuver performed by an interceptor aircraft to maintain continuous visual, electro-optical or radar contact with an intercepted aircraft, throughout its route.
- XIII. TRACK OF INTEREST.
Identification and interpretation of the radar return or sighting of an aircraft that performs any of the following behaviors:
- i. Not activating its transponder code or switching it off during flight.
 - ii. Changing route with no apparent reason.
 - iii. Not establishing communication with the air traffic control services as provided by the aeronautical authority or with the CENAVI.
 - iv. Not responding to instructions from air traffic services in accordance with the procedures published by the authority.
 - v. Not having flight plan information.
 - vi. Recording erratic changes in speed, altitude, heading, or performing unusual maneuvers.
 - vii. Overflying a restricted, prohibited or danger area, under surveillance and protection of Mexican Airspace and air defence identification.
 - viii. There are discrepancies between the flight and what is authorized in the flight plan, and
 - ix. When an aircraft is in an emergency situation
- XIV. CLANDESTINE FLIGHT.
When the crew of an aircraft performs any of the following behaviors:
- i. Not having an authorized flight plan prior to take-off or approved during flight, to avoid being detected, evade or disobey the authority.
 - ii. When, during the air interception protocol or tracking, it incurs in the following

- a) Disregard of the instructions of the interceptor aircraft, CENAVI, or SENEAM.
- b) Not displaying visibly, or it is not possible to visualize by electro-optical means, the nationality and registration marks of the aircraft; carrying marks that do not correspond to it, or such marks are superimposed or altered.
- c) Landing at a place other than that established in the flight plan, without timely notifying the competent authority of the reasons for doing so.
- d) The aircraft is located on any land or sea surface other than an aerodrome or heliport.

XV. UNAUTHORIZED FLIGHT.

When the track of interest is not identified and the aircraft do not have a flight plan authorized by the aeronautical authority, nor approved by SENEAM.

4. Rules and operational requirements for entry into national airspace.

- 4.1 The operational rules and requirements for entry, exit and remaining within national airspace are applicable to general aviation flights, scheduled flights, non-scheduled flights, and all aircraft in air operations as required by Mexican legislation.
- 4.2 Regulations relating to the entry, transit and exit of civil aircraft, published in the General (GEN 1.2) part of the Aeronautical Information Publication (AIP), shall also be observed in order to facilitate the identification and control of such aircraft.
- 4.3 For any other case of entry into Mexican airspace, duly published airways corresponding to the Mérida, México, Mazatlán and Monterrey Control Centers shall be used, within the Mexico (MMFR) and Mazatlán Oceanic (MMFO) Flight Information Regions, over the continent and territorial waters, from the land surface up to all airspace comprised as airspace.
- 4.4 The CENAVI will carry out airspace monitoring in order to obtain information on aircraft overflying Mexican Airspace, as well as those that are in flight outside such airspace and with apparent course towards Mexican territory, as a security measure.
- 4.5 The CENAVI may employ the CCRs to perform airspace protection functions with the aid of surveillance and communication systems that allow real-time awareness of the prevailing air situation, and thus control and execute tasks in order to maintain a classification of tracks of interest that enter, overfly and leave Mexican Airspace.

5. Air Interception.

- 5.1 The CENAVI will activate its air interception procedure when:
 - I. By its own aerial means and detection systems, it detects or observes a track of interest, an unauthorized flight or a clandestine flight.
 - II. When informed by SENEAM of the detection of a track of interest or an unauthorized flight.

In both cases, coordination and information exchange will be established among CENAVI, the aeronautical authorities and air traffic services to identify and track the aircraft, or the causes of a track of interest, an unauthorized flight or a clandestine flight.

- 5.2 The air interception procedure within national airspace will be based on the premise of the flexible use of Mexican Airspace, as established by the International Civil Aviation Organization; therefore,

-
- when the CENAVI declares an air alert, it will simultaneously notify the aeronautical authority and SENEAM.
- 5.3 For this purpose, SENEAM will segregate airspace in favor of the aircraft carrying out these actions, which will have priority for mission execution as follows:
- I. The flight crew will state to the controller on duty of the corresponding ATC unit the expression “Misión Doble Alfa”.
 - II. The ATC service will give priority to this type of missions over the rest of civil aviation traffic, provided there is no other “Operational Priority” condition as mentioned in Mandatory Circular CO AV-36/15 R2.
 - III. Transponder codes for State aircraft performing “Misiones Doble Alfa” will be established within the range: 6500 to 6700.
- 5.4 The CENAVI will communicate the air alert to the competent authorities under the following circumstances:
- I. When it is not possible to determine the identity of a track of interest.
 - II. When SENEAM informs CENAVI of the existence of an unauthorized flight.
 - III. When a foreign authority shares information related to an unauthorized or clandestine flight bound for national airspace.
- 5.5 In Air Alert cases in which SENEAM do not have information on the unauthorized flight, the CENAVI will share the available information as an airspace security and civil aviation protection measure.
- 5.6 Once the interceptor aircraft have taken off from their respective bases, they will proceed to identify and track the unauthorized or clandestine flight, receiving and transmitting information to CENAVI or to the CCRs.
- 5.7 The following procedures apply over the territory and territorial waters of the United Mexican States in case of interception of an aircraft.
- 5.7.1 The aircraft intercepted by another aircraft will proceed as follows:
- a) It will follow the instructions indicated by the interceptor aircraft, interpreting and responding to the visual signals in accordance with the specifications of Appendix 1 to ICAO Annex 2.
 - b) It will notify, if possible, the appropriate Air Traffic Services unit that it is being intercepted.
 - c) It will attempt to establish communication with the interceptor aircraft or with the appropriate interception control unit (CENAVI and CCRs), making a general call on the emergency frequency 121.5 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight. If contact has not been established and if possible, it will repeat this call on 243 MHz.

- d) If equipped with an SSR transponder, it will select Mode A, code 7700, unless the appropriate air traffic service unit or interception control unit instructs otherwise.
- e) It will comply without delay with the interceptor aircraft instructions transmitted through the use of visual devices, visual signals and radiocommunications.
- f) If radiocommunication is not possible, visual signals shall be used and responded to.
- g) If any instruction received by radio or issued by another source conflicts with the instructions given by the interceptor aircraft, it shall follow the instructions received from the latter.

5.7.2 If radio contact is established during interception, but plain language communication is not possible, attempts will be made to obtain instructions, acknowledge them and transmit indispensable information, using the phrases and pronunciations in the table below, repeating each phrase twice.

Phrase	Approximate pronunciation	Operational meaning
CALL SIGN	KOL SÁIN	My call sign is (call sign)
WILCO	IULL -KO	Will comply
CAN NOT	CAN NOT	Unable to comply
REPEAT	RI -PIT	Repeat the instructions
AM LOST	AM LÓST	Position unknown
MAYDAY	MEIDÉI	I am in distress
HIJACK	JAI -CHÁC	I have been hijacked
LAND	LAND	Request landing at (place name)
DESCEND	DIS- SEND	Request permission to descend
1. The syllables to be stressed are printed in bold type. 2. The call sign that is required to be stated is that used in radiotelephony communications with Air Traffic Services units and which corresponds to the aircraft identification in the flight plan. 3. Circumstances do not always permit, nor is it advisable, to use the phrase "HIJACK".		

5.7.3 The interceptor aircraft will use the phrases presented below, transmitting them twice under the circumstances described in the previous paragraph.

Phrase	Approximate pronunciation	Operational meaning
CALL SIGN	KOL SÁIN	What is your call sign?
FOLLOW	FOL -OU	Follow me
DESCEND	DIS- SEND	Descend for landing
YOU LAND	YU LAND	Land at this aerodrome
PROCEED	PRO- SIID	You may proceed
1. The syllables to be stressed are printed in bold type.		

5.7.4 The visual signals to be used in the event of interception are those detailed in the following tables.

SIGNALS TO BE USED IN CASE OF INTERCEPTION
Signals initiated by the interceptor aircraft and responses by the intercepted aircraft

Series	INTERCEPTOR AIRCRAFT signals	Meaning	INTERCEPTED AIRCRAFT responses	Meaning
1	DAY or NIGHT – Rock the aircraft and flash navigation lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead and, normally, to the left of the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after receiving a response, execute a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) onto the desired heading. Note 1. Meteorological or terrain conditions may oblige the interceptor aircraft to change the positions and direction of turn described above in Series 1. Note 2. If the intercepted aircraft cannot maintain the speed of the interceptor aircraft, the latter is expected to fly a series of racetrack patterns and rock its wings each time it passes the intercepted aircraft..	You have been intercepted / Follow me	DAY or NIGHT – Rock the aircraft, flash navigation lights at irregular intervals, and follow the interceptor aircraft.	Understood, will comply.
2	DAY or NIGHT – Abruptly break away from the intercepted aircraft by climbing turn of 90° or more, without crossing the flight path of the intercepted aircraft.	Proceed	DAY or NIGHT – Rock the aircraft	Understood, will comply
3	DAY or NIGHT – Lower landing gear (if retractable), show steady landing lights and overfly runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overfly the helicopter landing area. In the case of helicopters, the interceptor helicopter makes an approach to land and remains in a hover near the helicopter landing area.	Land at this aerodrome.	DAY or NIGHT – Lower landing gear (if retractable), show steady landing lights, follow the interceptor aircraft and, if after overflying the runway in use or the helicopter landing area it is considered safe to land, proceed to land.	Understood, will comply.

Signals initiated by the intercepted aircraft and response by the interceptor aircraft.

Series.	INTERCEPTED AIRCRAFT signals	Meaning	INTERCEPTOR AIRCRAFT response	Meaning
4	DAY or NIGHT – Raise landing gear (if retractable) and flash landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height of more than 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) and, in the case of a helicopter, at a height of more than 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft) above aerodrome level, and continue to fly the circuit over runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other available lights.	Aerodrome you have designated is inadequate..	DAY or NIGHT – If it is desired that the intercepted aircraft follow the interceptor aircraft to an alternate aerodrome, the interceptor aircraft raises landing gear (if retractable) and uses the Series 1 signals prescribed for interceptor aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the interceptor aircraft will use the Series 2 signals prescribed for interceptor aircraft.	Understood, follow me. Understood, proceed.
5	DAY or NIGHT – Switch on and off repeatedly all available lights at regular intervals, but in such a manner as to distinguish them from flashing lights	Unable to comply.	DAY or NIGHT – Use Series 2 signals prescribed for interceptor aircraft.	Understood.
6	DAY or NIGHT – Switch on and off all available lights at irregular intervals.	In distress	DAY or NIGHT – Use Series 2 signals prescribed for interceptor aircraft.	Understood.

5.8 Maneuvers for visual identification.

5.8.1 PHASE I.

The principal interceptor aircraft, or the only interceptor aircraft, will position itself within the field of vision of the pilot of the intercepted aircraft, approximately 300 meters to the left, slightly above and ahead of it.

Any other participating aircraft will remain clear of the intercepted aircraft, preferably above and behind.

Once speed and position have been established, if necessary, it will proceed with Phase II.

5.8.2 PHASE II.

The principal interceptor aircraft, or the only interceptor aircraft, will begin to approach the intercepted aircraft slowly at the same level, not closing more than absolutely necessary to obtain the information required, taking the necessary precautions to avoid the maneuver being considered hazardous to passengers or crew.

Any other participating aircraft shall continue to remain clear of the intercepted aircraft.

Once identification has been completed, the interceptor aircraft shall withdraw from the proximity of the intercepted aircraft as indicated in Phase III.

5.8.3 PHASE III.

The principal interceptor aircraft, or the only interceptor aircraft, will change direction slowly away from the intercepted aircraft, executing a shallow dive.

Any other participating aircraft will remain clear of the intercepted aircraft and will rejoin the principal interceptor.

5.9 Maneuvers for navigation guidance.

- 5.9.1 If it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the principal interceptor aircraft, or the only interceptor aircraft, will normally position itself to the left, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to enable the pilot-in-command of the latter to see the visual signals given.
- 5.9.2 It is essential that the pilot-in-command of the interceptor aircraft be sure that the pilot-in-command of the intercepted aircraft has noticed that it is being intercepted and has acknowledged the signals transmitted.
- 5.9.3 If, after repeated attempts to attract the attention of the pilot-in-command of the intercepted aircraft using the prescribed signals, efforts are unsuccessful, other methods of signaling may be used for this purpose, including, as a last resort, the visual effect of afterburner, provided that no hazardous situation is created for the intercepted aircraft.
- 5.9.4 Meteorological or topographical conditions may oblige the principal interceptor aircraft, or the only interceptor aircraft, to position itself occasionally to the right, slightly above and ahead of the intercepted aircraft.
- 5.9.5 In this case, the pilot-in-command of the interceptor aircraft will ensure that the pilot-in-command of the intercepted aircraft keeps it in sight at all times.

5.10 Guidance of an intercepted aircraft.

- 5.10.1 Navigation guidance and corresponding information will be provided by radiotelephony to the intercepted aircraft, whenever radio contact can be established.
- 5.10.2 When navigation guidance is provided to an intercepted aircraft, it will be ensured that visibility is not less than that corresponding to visual meteorological conditions and that the maneuvers required of the aircraft do not reduce its operational performance.
- 5.10.3 In the case where an intercepted aircraft is required to land at a designated aerodrome, the following will be taken into account:
 - a) That the designated aerodrome is suitable for the safe landing of the type of aircraft concerned, and that the surrounding terrain is appropriate for circuit, approach and missed approach maneuvers, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations.
 - b) That the intercepted aircraft has sufficient fuel to reach the aerodrome.
 - c) If the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, that the aerodrome has a runway appropriate to the aircraft type and of sufficient strength to support the aircraft.
 - d) Whenever possible, the designated aerodrome will be one of those described in the AIP of Mexico

- 5.10.4 In the case where a civil aircraft is required to land at an aerodrome unfamiliar to it, it is essential to allow sufficient time for it to prepare for landing, bearing in mind that the pilot-in-command of the civil aircraft is the only one who can judge the safety of the landing operation in relation to runway length and aircraft mass at that moment.
- 5.10.5 It is particularly important that all necessary information be provided by radiotelephony to the intercepted aircraft to facilitate a safe approach and landing.
- 5.11 If the aircraft that originated a track of interest or an unauthorized flight is satisfactorily identified by the interception control authority with the interceptor aircraft, as well as with Air Traffic Control Services, resolving any of the conditions that originated its track of interest status, the corresponding release of the intercepted aircraft will be carried out; if the interceptor aircraft still has any doubt regarding the identity of the aircraft, it will proceed in accordance with paragraph 5.8.3.
- 5.12 If the intercepted aircraft follows the indications of the interceptor aircraft, it will be guided to land at an aerodrome close to the interception area and meeting the conditions for aircraft landing, and the security forces will proceed to consolidate the interception while the corresponding authorities, following prior procedure, determine the appropriate actions in accordance with applicable legislation.

6. Tracking

If the intercepted aircraft continues its flight path or established route and gives no indication of intending to follow the instructions received, the interceptor aircraft will track it until landing or until it leaves national airspace.

7. Policy for the use of armament with which the aircraft are equipped.

- 7.1 The employment of armament by interceptor aircraft will only be applicable in strict compliance with the applicable legal framework and the guiding principles for the use of force: absolute necessity, legality, prevention, proportionality, accountability and oversight, rationality and timeliness.
- 7.2 While the interceptor aircraft is/are not attacked with firearms or in any other manner that places at risk the integrity of the interceptor aircraft or the lives of its crew, under no circumstances will fire be opened against aircraft in flight. The use of weapons by interceptor aircraft against an aircraft in flight will be subject to the National Law on the use of Force and, at all times, priority shall be given to safeguarding the integrity of the aircraft to be intercepted.
- 7.3 The Mexican State will employ available resources to prevent an aircraft from putting persons or legally protected interests at risk.
- 7.4 When an aircraft considered as a probable clandestine flight is on the ground and it is observed that it is abandoned by the crew or loading and/or unloading maneuvers are being carried out to/from vehicles or other means of transport, the following will be conducted:
- 7.4.1 The interceptor aircraft will carry out, as a deterrent measure and without live fire, a flight pattern that simulates a strafing procedure over the aircraft considered as a probable clandestine flight.
- 7.4.2 If ground personnel around the aircraft considered as a probable clandestine flight continue their activities and/or carry out actions that evidently place at risk the integrity of the interceptor aircraft or the lives of its crew (e.g., use of firearms against the aircraft), measures will be taken to maintain the safety of the interceptor aircraft in flight until heliborne or ground personnel arrive to secure the aircraft, cargo and crew. Live fire may be employed as a deterrent measure and in a nearby area so that no damage or injuries are caused, seeking, insofar as possible, always to respect human life and in adherence to the procedures for the use of Force.

8. Consolidation.

- 8.1 The competent authorities arriving at the site where aircraft declared as a probable clandestine flight have landed will establish perimeter security in order to preserve the scene and, where appropriate, place at the disposal of the competent authority the persons, as well as indications, evidence, objects, instruments or proceeds of the criminal act.
- 8.2 The overall coordinator for consolidation will be CENAVI, through the competent authority, which will be responsible for the operation and conduct of all activities carried out to fulfill the mission in accordance with current legislation. In case the landing is at an airport, the authorized contingency plans will be applied.
- 8.3 The interceptor aircraft in flight will maintain surveillance of the aircraft on the ground and in the surrounding area, providing information on activities to the CCR or to CENAVI, using available means until security forces arrive and are placed at the disposal of the competent authority.