



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Asuntos relativos a la Navegación Aérea

5.1 Revisión de la implementación del RPBANIP, el nuevo NAM/CAR ANI/WG, resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), el nuevo Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), la implementación de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) e impacto en planes regionales

EXPERIENCIA CUBANA EN EL USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO

(Presentada por Cuba)

RESUMEN	
La presenta nota tiene como objetivo informar a la comunidad internacional acerca de la experiencia de la República de Cuba en establecer una armoniosa coordinación civil-militar y garantizar un uso flexible del espacio aéreo y un efectivo control del tránsito aéreo.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Acuerdo del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros No. 2051, del 21 de marzo de 1987, creación del “Sistema Unificado de Dirección y Control del Tránsito Aéreo (SUDCTA)”.• Ley No. 1318, del 27 de noviembre de 1976 “Organización, planificación y control de los vuelos sobre el territorio y región de información de vuelos de la República de Cuba”.	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de información se relaciona con los Objetivos estratégicos: A. Seguridad operacional B. Seguridad de la aviación</i>

1. INTRODUCCIÓN.

1.1 La República de Cuba, como Estado contratante de la OACI, se planteó la necesidad de garantizar un empleo flexible del espacio aéreo por parte de todos los usuarios y lograr un efectivo control del tránsito aéreo. Con este objetivo, se aprobó mediante el Acuerdo No. 2051 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, de fecha 21 de marzo de 1987, la creación del “Sistema Unificado de Dirección y Control del Tránsito Aéreo (SUDCTA)”, con la participación del Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de la Informática y las Comunicaciones, el Ministerio de Justicia y el Instituto de Aeronáutica Civil, con funciones relacionadas entre sí, lo que propicia, además, el cumplimiento del objeto social de cada uno de ellos y facilita un eficiente empleo de los recursos disponibles en el país.

1.2 El Sistema cuenta con una Comisión Coordinadora, órgano encargado de proponer al Estado todas las acciones que faciliten la coordinación y colaboración entre los distintos usuarios del espacio aéreo.

2. PLANIFICACIÓN Y COORDINACION

2.1 Según lo establecido en la Ley No. 1318, relativa a la “Organización, planificación y control de los vuelos sobre el territorio y región de información de vuelos de la República de Cuba”, de fecha 27 de noviembre de 1976, se ha creado un Centro Nacional Conjunto Civil-Militar, encargado de realizar la planificación diaria de los vuelos y actividades civiles y militares y establecer las limitaciones, reservas y restricciones del espacio aéreo.

2.2 A partir del sistema de coordinación de los usuarios civiles y militares, se prevén las soluciones que propician el empleo flexible del espacio aéreo a través de tres niveles de coordinación para el cumplimiento de:

- a) acuerdos sobre la base de lineamientos generales;
- b) procedimientos a cumplir, emanados de los lineamientos acordados entre las autoridades del primer nivel; y
- c) métodos y procedimientos de operación comunes, como consecuencia de lo coordinado en el primer y segundo nivel.

2.3 Para garantizar las mejoras continuas del Sistema, se establecen reuniones de análisis entre las partes, reuniones del Subcomité y Comité de Seguridad Operacional y la propia Comisión Coordinadora.

2.4 Como resultado de nuevos procedimientos recomendados por la OACI, se decidió incorporar en el segundo y tercer nivel a representantes de las compañías aéreas domésticas y despachadores de vuelos, para lograr una “Decisión en Colaboración” que satisfaga una coordinación civil-militar más eficiente.

3. EXPERIENCIA Y MEJORES PRÁCTICAS DEL SISTEMA

3.1 Como resultado de la implementación del Sistema Unificado de Dirección y Control del Tránsito Aéreo (SUDCTA), así como la aplicación de reglas y procedimientos comunes, se han obtenido los siguientes beneficios:

- a) las dependencias civiles y militares, basadas en el principio de que “todos observamos lo mismo”, mantienen una estrecha cooperación y colaboración, garantizando el conocimiento del movimiento de aeronaves civiles y, por tanto, se elimina o disminuye sensiblemente la necesidad de interceptación de aeronaves civiles con fines de identificación;
- b) en la mayoría de los casos, el equipamiento de los sistemas de vigilancia, comunicaciones y ayudas a la navegación se utiliza por ambas partes, evitando la duplicación de los mismos y propiciando un uso racional de los recursos del país;

- c) se elaboran reglas y procedimientos de manera conjunta y se implementan cartas de acuerdos operacionales, quedando establecidas, por cada una de las partes, las funciones, las facultades y la coordinación a realizar. En el proceso de regulación, se garantiza el papel del Estado como ente regulador y de control;
- d) se organizan y sostienen encuentros periódicos para analizar los aspectos de común interés en función del uso flexible del espacio aéreo;
- e) se realiza la investigación conjunta de sucesos de tránsito aéreo de mutuo interés y la aplicación del plan de medidas correctivas, fundamentado y regulado por acuerdos aplicables tanto al tránsito aéreo civil como al militar;
- f) la organización de la estructura del sistema de coordinación en sus tres niveles sobre la base de un Sistema Unificado propicia que los índices de seguridad operacional sean razonablemente aceptables y se aplique de manera armónica la implantación de los principios y normas de la seguridad operacional en el Estado;
- g) los espacios aéreos controlados, las rutas aéreas, las áreas para la realización de actividades potencialmente peligrosas, las inversiones para la construcción de aeródromos, el equipamiento de navegación aérea, la vigilancia y las comunicaciones se determinan de manera conjunta por las autoridades aeronáuticas civiles y militares; y
- h) los especialistas militares de tránsito aéreo tienen incluido dentro de sus planes de formación las regulaciones aeronáuticas cubanas, basadas en las normas, los métodos recomendados y los procedimientos aplicables de la OACI.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La aplicación práctica de la coordinación y colaboración civil-militar en la República de Cuba permite la utilización del espacio aéreo con un elevado grado de seguridad operacional y eficacia para las aeronaves civiles, facilita la adopción de acciones que disminuyen las limitaciones que puedan tener efectos económicos negativos y, finalmente, favorece el uso cada vez más flexible del espacio aéreo.