



**Cuestión 4  
del Orden del día**

**Asuntos de Navegación Aérea**

**4.2 Seguimiento en la implementación del Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP NAM/CAR);**

- **Informes de Planes Nacionales sobre ASBU (AIM, ATM y CNS)**

**USO ÓPTIMO DEL ESPACIO AÉREO**

(Nota presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
En esta nota se describen las actividades por llevar a cabo para la implementación del uso flexible del espacio aéreo (FUA), en base al resultado del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar celebrado en Montreal del 19 al 21 de octubre de 2009.	
<b>Referencias:</b>	
- Resolución de la Asamblea A37-15 - Circular 330 de la OACI - Resumen del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar <a href="http://www.icao.int/GATM-CIV/MIL/">http://www.icao.int/GATM-CIV/MIL/</a> .	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	A - <i>Seguridad Operacional</i> C - <i>Eficiencia</i>

**1. Introducción**

1.1 La OACI, en asociación con la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la Air Traffic Control Association (ATCA) y la UVS International, organizó el Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar en Montreal del 19 al 21 de octubre de 2009.

1.2 El Foro puso énfasis en que el uso flexible y eficiente del espacio aéreo, tanto para operaciones civiles como militares, sería ventajoso para la eficiencia de las operaciones aéreas y para el medio ambiente. Una de las condiciones clave para usar de manera más eficiente el espacio aéreo

disponible y preservar al mismo tiempo la seguridad operacional y la seguridad de la aviación era un compromiso de las autoridades civiles y militares para mejorar la cooperación y la coordinación. En el **Apéndice** a esta nota de estudio se incluyen los resultados del Foro.

1.3 El 37º periodo de sesiones de la Asamblea, articuló la Resolución A37-15, Apéndice O, “Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar” donde se reconoce que el espacio aéreo es un recurso común de la aviación civil y de la aviación militar y que un gran número de instalaciones y servicios de navegación aérea están a disposición y son utilizados tanto por la aviación civil como por la aviación militar. Además, se resolvió que la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y la aviación militar se organizará de tal forma que se pueda lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar.

1.4 El uso flexible del espacio aéreo (FUA) se basa en el principio de que el espacio aéreo no debe designarse como exclusivamente militar o civil, sino como un espacio continuo en el que se satisfagan al máximo posible los requisitos de todos los usuarios.

1.5 El FUA requiere comunicaciones eficaces, y la cooperación y coordinación necesarias para lograr un uso del espacio aéreo seguro, eficiente y previsible. El cumplimiento de los requisitos futuros del tránsito aéreo en términos de mayor seguridad operacional, protección, capacidad, eficiencia, sostenibilidad ambiental y soberanía, depende de una buena coordinación cívico-militar.

1.6 La gestión del espacio aéreo (ASM) es el proceso mediante el cual se seleccionan y se aplican opciones de uso del espacio aéreo para satisfacer las necesidades de los usuarios. El objetivo de la ASM es lograr el uso más eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades reales y, cuando sea posible, evitar la segregación permanente del espacio aéreo. La gestión del espacio aéreo debe basarse en los siguientes principios y estrategias:

- a) todo el espacio aéreo disponible debería manejarse de manera flexible;
- b) los procesos de gestión del espacio aéreo deberían incorporar trayectorias de vuelo dinámicas y ofrecer soluciones operacionales óptimas;
- c) cuando las condiciones exijan la segregación de distintos tipos de tránsito, la extensión, forma y franjas horarias de ese espacio aéreo deben determinarse de manera que se minimice el impacto en las operaciones;
- d) el uso del espacio aéreo debe coordinarse y supervisarse para atender los requisitos divergentes de todos los usuarios y reducir al mínimo las limitaciones operacionales;
- e) las reservas del espacio aéreo deben planificarse de antemano, haciendo cambios dinámicamente cuando sea posible. El sistema también debe poder atender requisitos imprevistos de última hora; y
- f) la complejidad de las operaciones puede limitar el grado de flexibilidad.

1.7 La implementación eficiente de un proceso de ASM exige el compromiso de todas las partes. El primer paso para la implantación efectiva del concepto de uso flexible del espacio aéreo (FUA) sería permitir que usuarios civiles tengan acceso temporal a espacio aéreo militar restringido y reservado, a fin de optimizar el uso de ese espacio aéreo y que los usuarios militares tengan acceso temporal a espacio aéreo civil restringido. Esto requiere que los Estados evalúen las partes del espacio aéreo restringido o reservado.

1.8 Varias de las autoridades de aviación civil de los Estados están ya trabajando en colaboración con las autoridades militares utilizando procesos coordinados para manejar el uso de espacio aéreo militar activo para fines civiles. De esta forma, las autoridades civiles y militares han establecido conjuntamente procedimientos para aplicar reservas o restricciones en el espacio aéreo únicamente por periodos limitados basados en el uso real. Al concluir el periodo de segregación, se otorga nuevamente capacidad al tránsito civil. La Circular 330 de la OACI contiene guías para establecer los procesos de coordinación entre los sectores civiles y militares de los Estados.

## 2. **Acción Sugerida**

2.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información de esta nota de estudio;
- b) revisar las actividades desarrolladas para mejorar la cooperación civil/militar en los Estados NAM/CAR;
- c) revisar las partes de espacio aéreo que permanecen como áreas restringidas de manera permanente en los Estados NAM/CAR; y
- d) alentar a los proveedores de servicios de navegación aérea y
- e) las autoridades militares de los Estados NAM/CAR a tomar acciones adecuadas para desarrollar los arreglos institucionales, con medidas prácticas y operacionales para mejorar la cooperación civil/militar con el fin de optimizar un uso seguro y eficiente del espacio aéreo para todos los usuarios.

-----

**APÉNDICE****RESULTADOS DEL FORO DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO MUNDIAL  
SOBRE LA COOPERACIÓN CÍVICO-MILITAR  
(Montreal, Canadá, 19-21 de octubre de 2009)**

- a) la paz y la estabilidad son condiciones esenciales para el desarrollo social y económico;
- b) la confianza y el entendimiento mutuos son requisitos primordiales para la colaboración entre las autoridades civiles y las autoridades militares;
- c) la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia son valores civiles y militares comunes;
- d) para la aviación civil, eficiencia significa mayor capacidad, menos demoras y reducción de los costos, del consumo de combustible y de las emisiones;
- e) la cooperación cívico-militar es esencial a nivel nacional, regional e internacional;
- f) el espacio aéreo es un continuo y es un recurso común limitado para todos los usuarios civiles y militares;
- g) el mayor conocimiento y aplicación de principios de uso flexible del espacio aéreo constituyen una buena base para la coordinación cívico-militar de la ATM;
- h) el interfuncionamiento cívico-militar es esencial para optimizar el uso seguro y eficiente del espacio aéreo para todos los usuarios. Las brechas en el interfuncionamiento deben tratarse debidamente por la comunidad de la aviación en su totalidad;
- i) se necesita un enfoque global cívico-militar para la seguridad de la aviación y para la gestión de incidentes. El enfoque adoptado debería basarse en las experiencias positivas actuales que puedan contribuir a mejorar el sistema; y
- j) una buena colaboración exige comunicación, educación, buenas relaciones y confianza.