



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NAM/CAR/SAM/SAR — NI/02
12/04/15

Reunión/Taller NAM/CAR/SAM para la Mejora del Sistema Regional de Búsqueda y Salvamento (SAR) y la Coordinación Cívico-Militar

La Habana, Cuba, del 13 al 17 de abril de 2015

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Coordinación Cívico-Militar

3.3 Cartas de acuerdo (LOA) de los Estados para la coordinación cívico-militar

EXPERIENCIA CUBANA EN EL PERFECCIONAMIENTO DE LA COORDINACIÓN CÍVICO-MILITAR A TRAVÉS DEL ESTABLECIMIENTO DE LAS CARTAS DE ACUERDO OPERACIONALES Y SU MEJORA CONTINUA

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
La presente nota informativa presenta la experiencia cubana en el perfeccionamiento de la coordinación cívico militar a través del establecimiento de las Cartas de Acuerdo Operacionales entre las dependencias del servicio de tránsito aéreo cívico y autoridades militares y su mejora continua.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Ley 1318 sobre la Organización, planificación y control de los vuelos sobre el territorio y región de información de vuelo de la República de Cuba• Regulación Aeronáutica Cubana (RAC) 11.• Manual Aeronáutico Cubano (MAC) de Gestión de Tránsito Aéreo.• Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República de Cuba

1. Introducción

1.1 La coordinación dentro de un sistema funcional tiene como objeto la armonización de los objetivos y las acciones particulares en interés de los generales.

1.2 En el Doc. 9426, Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo en su Parte II, Capítulo 2, Coordinación, se define la coordinación como el arte de comunicarse con alguien para hallar la solución de un problema común.

1.3 En la aviación, al igual que en otras organizaciones modernas, la coordinación materializa la cohesión de las funciones del sistema mediante la unificación de los esfuerzos y el enfoque hacia un propósito común.

1.4 Resulta esencial verificar los esfuerzos de la organización para elevar el grado de coordinación existente y especialmente, cuando se trata de la coordinación de actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles, así como entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las autoridades militares.

1.5 A partir de las enmiendas del Anexo 11, relacionadas con la coordinación de actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles y entre dependencias de los servicios de tránsito aéreo y autoridades militares se prestó una especial importancia por la OACI al perfeccionamiento de esta actividad.

1.6 En Cuba, la Ley 1318 sobre la Organización, planificación y control de los vuelos sobre el territorio y región de información de vuelo de la República de Cuba, el Acuerdo 2051 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, el Decreto 255 de la Aviación Civil y la Regulación Aeronáutica Cubana 11 (RAC 11), tienen en cuenta la coordinación dentro de un sistema funcional enfocada a la armonización de los objetivos y las acciones particulares en interés de los generales.

2. Análisis

2.1 La autoridad aeronáutica cubana delegó en la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos la prestación de los servicios de navegación aérea, y dentro de ella la Unidad Empresarial de Base de los Servicios Aeronáuticos (UEBSA), la prestación de los servicios de tránsito aéreo (STA). Dentro de la estructura de esta organización aeronáutica, divididas en unidades territoriales se encuentran las siguientes dependencias de los STA:

- a) Un Centro de Control de Área.
- b) Una oficina de aproximación en el TMA de Santiago de Cuba y cuatro en las edificaciones de las torres de control de los Aeropuertos Internacionales de varadero, Cayo Coco, Camagüey y Holguín.
- c) Diez torres de control de aeropuertos internacionales.
- d) Seis torres de control en aeropuertos nacionales.
- e) Cuatro estaciones AFIS

2.2 En el espacio aéreo de la FIR Habana contamos con:

- a) Tres zonas prohibidas.
- b) Quince zonas restringidas.
- c) Ocho zonas peligrosas.
- d) Cuatro zonas de los EEUU.

2.3 Las zonas restringidas y peligrosas de Cuba se activan con siete días de antelación, según lo prescrito en la Regulación Aeronáutica Cubana 15, homóloga al Anexo 15 del Convenio de Chicago.

2.4 Las activaciones de las zonas de los EEUU se informan al Centro de Control de Área (ACC) de La Habana a través del Centro de Control de Rutas (ARTCC) de Miami.

2.5 Por otro lado, dentro de la estructura de los servicios de tránsito aéreo militar, de acuerdo a la Ley 1318, existen un Centro Nacional Conjunto de Planificación de los Vuelos y tres Centros Regionales, que interactúan con todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo citadas en 2.1. Todas las coordinaciones se realizan acorde a lo prescrito en las regulaciones aeronáuticas del sistema de la aviación.

2.6 En correspondencia con la RAC 11, entre los órganos y entidades de tránsito aéreo civil y militar se establecen coordinaciones que se incluyen en las Cartas de Acuerdo Operacionales, acorde a las circunstancias específicas y condiciones del espacio aéreo, así como de las características de las estructuras involucradas.

2.7 Tenemos implementadas aproximadamente 86 cartas de acuerdo (LoAs) entre las dependencias de los STA y otras estructuras organizativas. Del total de las LoAs existentes, el 23% están dedicadas a facilitar la coordinación civil militar.

2.8 Además de la RAC 11, el prestador de los Servicios de Tránsito Aéreo elaboró un procedimiento de calidad donde establece las instrucciones específicas para la elaboración de las LoAs ya citadas. Estas son perfeccionadas a partir de un proceso de mejora continua, como resultado de la actividad diaria de coordinación, la investigación de incidentes propiciados por deficiencias en esta actividad o como resultado de la vigilancia continuada a la seguridad operacional que la autoridad aeronáutica ejerce por plan a todas las dependencias de tránsito aéreo civiles.

2.9 Las coordinaciones entre dependencias civiles y militares se basan en lo prescrito en las LoAs y en otras indicaciones elaboradas por la autoridades de la aeronáutica civil y la militar, cuando corresponde.

3. Resultados obtenidos

3.1 El empleo correcto de las LoAs entre las dependencias del Servicio de Tránsito Aéreo y las autoridades ha permitido:

- a) Reducir del número de incidentes provocados por la falta de coordinación entre las dependencias ATS y las autoridades militares.
- b) Planificar más racionalmente la utilización de los espacios aéreos restringidos dentro de la FIR Habana, por los usuarios de los mismos.
- c) Brindar facilidades a las aeronaves civiles que necesitan acortar distancias en las trayectorias hacia los destinos, a partir de emergencias en vuelo u otras necesidades cuando existan zonas restringidas o peligrosas activadas en las rutas planificadas para las aeronaves.

4. Conclusiones

4.1 El establecimiento de una regulación nacional basada en las normas y métodos recomendados de la OACI y su mejora continua deben considerar de forma obligatoria el perfeccionamiento de las LoAs para a su vez contribuir a la coordinación cívico militar. La experiencia cubana ha demostrado que perfeccionando la coordinación cívico militar se reducen también los incidentes propiciados por la falta de este importante concepto.