



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea

MEJORA DE LA COOPERACIÓN CÍVICO-MILITAR PARA LA AVIACIÓN EN ÁFRICA

[Nota presentada por los 54 Estados contratantes² miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

RESUMEN

En esta nota de estudio se describen algunas directrices para desarrollar la cooperación cívico-militar para la gestión del espacio aéreo que se utiliza tanto para actividades militares como de aviación civil en la Región África-Océano Índico (AFI).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la necesidad de desarrollar la cooperación cívico-militar para la gestión del espacio aéreo;
- pedir a la OACI que promueva la aplicación del concepto de “uso flexible del espacio aéreo” y el fortalecimiento de la coordinación cívico-militar.

<i>Objetivos estratégicos</i>	Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	Resolución A37-15; <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM) (Doc 4444)</i> <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750)</i> <i>Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles (Doc 9554)</i> <i>Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo (Cir 330)</i> Informe de la reunión APIRG/20

¹ Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, República Centroafricana, República del Congo, República Democrática del Congo, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el mundo actual hay dos tipos de usuarios principales del espacio aéreo (la aviación civil y la aviación militar). El sector de la aviación civil incluye aeronaves privadas, comerciales y estatales, que transportan principalmente carga y pasajeros, tanto nacional como internacionalmente. La aviación militar incluye aeronaves de Estado para transporte, entrenamiento, seguridad y defensa. Ambos sectores son esenciales para la estabilidad mundial y para las economías. No obstante, usualmente éstos no pueden operar simultáneamente en el mismo bloque de espacio aéreo, por lo cual es necesario establecer límites y segregación. En consecuencia, los Estados se ven en la necesidad de administrar su limitado espacio aéreo de forma que se puedan satisfacer los requisitos de la aviación, tanto civil como militar.

1.2 El éxito de dicha gestión depende de la coordinación, cooperación e interoperabilidad de las diversas funciones.

2. ANÁLISIS

2.1 Al señalar la necesidad de contar con un marco internacional que reuniera a las autoridades civiles y militares, el Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar, de la OACI, celebrado en 2009, recomendó que la OACI desempeñara una función clave para mejorar el nivel de cooperación y coordinación.

2.2 Al reconocer que el tránsito aéreo civil en crecimiento y el tránsito aéreo militar en misiones se beneficiarían considerablemente con un uso más flexible del espacio aéreo, el Foro también recomendó que expertos civiles y militares formularan conjuntamente recomendaciones y orientaciones sobre las mejores prácticas en la cooperación cívico-militar.

2.3 La cuestión de la coordinación cívico-militar se ha debatido a lo largo de los años en las Asambleas de la OACI y se han formulado muchas resoluciones al respecto. En su 37º período de sesiones (28 de septiembre - 8 de octubre de 2010), la Asamblea formuló la Resolución A37-15, Apéndice O, *Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y militar*.

2.4 La Circular 330, *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo*, preparada por expertos de los sectores civil y militar, contiene orientaciones y ejemplos de buenas prácticas en la cooperación cívico-militar. Se reconoce que una buena cooperación requiere colaboración, basada en la comunicación, la educación, las buenas relaciones y la confianza mutua.

2.5 La 20ª reunión del Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG/20), celebrada en Yamoussoukro, República de Côte d'Ivoire, del 30 de noviembre al 2 de diciembre de 2015, formuló la Conclusión 20/12 relativa a la coordinación y cooperación cívico-militar, que dice que para facilitar la cooperación cívico-militar los Estados deben:

- a) considerar la aplicación de los elementos indicativos de la OACI, incluidos los de la Circular 330, y compartir estos elementos con sus contrapartes militares;
- b) adoptar un enfoque de uso flexible del espacio aéreo (FUA) mediante el establecimiento de áreas restringidas, peligrosas o prohibidas de tal modo que se establezcan de manera temporal, teniendo en cuenta las necesidades de la aviación civil;

- c) establecer un marco jurídico para apoyar la coordinación efectiva entre las autoridades civiles y militares;
- d) incorporar el elemento de la cooperación cívico-militar en el programa de instrucción del personal de servicios de tránsito aéreo civil y militar; y
- e) examinar constantemente la existencia de áreas prohibidas, restringidas o peligrosas de conformidad con la Recomendación 2/21 de la reunión LIM/AFI (1988).

2.6 Con el objeto de promover la cooperación cívico-militar, aludida en la recomendaciones del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar y respaldada por la Asamblea de la OACI (octubre de 2010) que formuló la Resolución A37-15, se organizaron dos seminarios prácticos en la Región AFI, del 25 al 28 de noviembre de 2013 en Nairobi, Kenya y del 26 al 28 de mayo de 2015 en Niamey, Níger.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Habida cuenta de lo que antecede y con el fin de garantizar una mejor cooperación entre las autoridades civiles y militares en el ámbito de una gestión del tránsito aéreo operacionalmente segura, deberían ponerse en práctica las medidas siguientes:

- a) el establecimiento e implementación de módulos de instrucción específicos para el desarrollo de la ATM en un entorno mixto cívico-militar;
- b) la elaboración por parte de la OACI de orientaciones adicionales sobre el uso flexible del espacio aéreo y el establecimiento de grupos de asistencia en beneficio de los Estados para la aplicación del concepto de “uso flexible del espacio aéreo” y el fortalecimiento de la coordinación cívico-militar; y
- c) además, en algunos países se observan actividades militares en que se utilizan drones, lo cual exige la vigilancia de los servicios de tránsito aéreo y una mayor cooperación cívico-militar a fin de garantizar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación.