



Foro Mundial de Cooperación Civil – Militar en Gestión del Tránsito Aéreo (Montreal, 19-21 Octubre 2009)

20 de octubre, 2009

Bloque D de presentaciones: “Optimización del empleo del espacio aéreo. Experiencias compartidas y mejores prácticas”.

Asunto: “Soluciones diferentes encaminadas a un uso más flexible del espacio aéreo”.

Ponencia de la República de Cuba “Experiencia cubana en el uso flexible del espacio aéreo”

ORGANIZACIÓN

Para garantizar un empleo flexible del espacio aéreo por parte de todos los usuarios y lograr un efectivo control del tránsito aéreo, se aprobó por el Acuerdo 2051 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros del 21 de marzo de 1987, el Sistema Unificado de Dirección y Control del Tránsito Aéreo (SUDCTA), con la participación de los Ministerios de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, Aeronáutica Civil, Interior, Relaciones Exteriores, Comunicaciones y Justicia, 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.

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

PLANIFICACIÓN

El Estado cubano ha creado a través de lo dispuesto en la Ley 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” del 27 de noviembre de 1976, un Centro Nacional Conjunto civil-militar encargado de realizar la planificación diaria de los vuelos y actividades que utilizarán el espacio aéreo común, el que coordina la compatibilidad de las actividades civiles y militares y establece las limitaciones, reservas y restricciones del espacio aéreo.

COORDINACIÓN

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:

- Acuerdos sobre la base de lineamientos generales.
- Procedimientos a cumplir, emanados de los lineamientos acordados entre las autoridades del primer nivel.



- Métodos y procedimientos de operación comunes, como consecuencia de lo coordinado en el primer y segundo nivel.

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

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.

EXPERIENCIAS Y MEJORES PRÁCTICAS DEL SISTEMA

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:

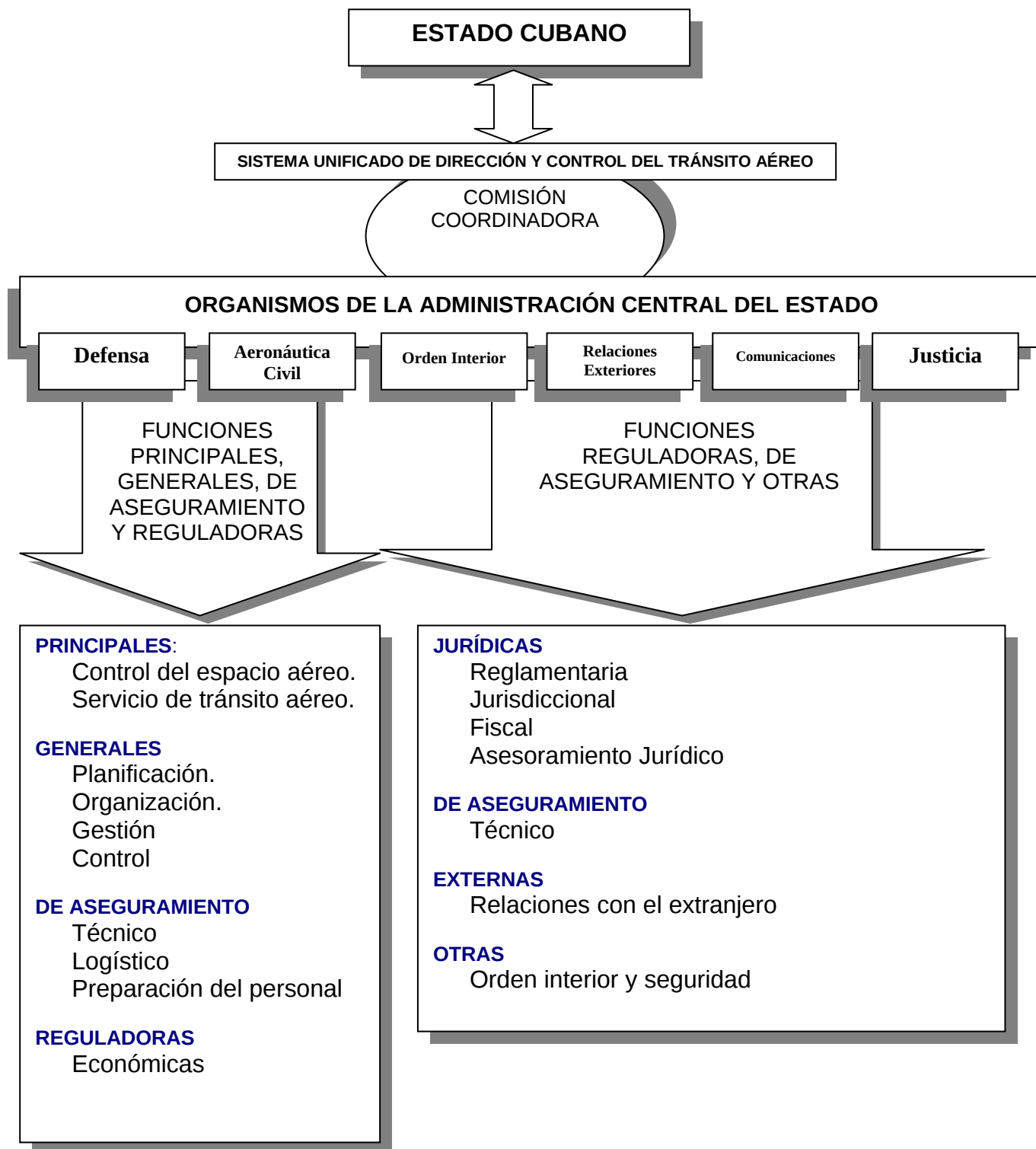
1. Las dependencias civiles y militares basadas en el principio de “todos observamos lo mismo”, mantienen una estrecha cooperación y colaboración, garantizando el conocimiento del movimiento de aeronaves civiles y por tanto, se elimina o disminuye sensiblemente la necesidad de la interceptación de aeronaves civiles con fines de identificación.
2. El equipamiento concerniente a los sistemas de vigilancia, comunicaciones y ayudas a la navegación, en la mayoría de los casos se utiliza por ambas partes, evitando la duplicidad de los mismos y propiciando un uso racional de los recursos del país.
3. Se elaboran reglas y procedimientos de manera conjunta, así como se implementan cartas de acuerdo operacionales, quedando establecido por cada una de las partes las funciones, facultades y la coordinación a realizar. En el proceso de regulación, se garantiza el rol del Estado como ente regulador y de control.
4. Se organizan y sostienen encuentros periódicos para analizar los aspectos de común interés en función del uso flexible del espacio aéreo.
5. Se realiza la investigación conjunta de sucesos de tránsito aéreo de mutuo interés y la aplicación del plan de acciones correctivas, fundamentado y regulado por acuerdos aplicables tanto al tránsito aéreo civil como al militar.
6. La organización de la estructura del sistema de coordinación en sus tres niveles, sobre la base de un Sistema Único, 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.
7. Los espacios aéreos controlados, rutas aéreas, áreas para la realización de actividades potencialmente peligrosas, inversiones para la construcción de aeródromos, equipamiento de navegación aérea, vigilancia y comunicaciones se determinan de conjunto por las autoridades aeronáuticas civiles y militares.



-
8. Los especialistas militares de tránsito aéreo tienen incluido dentro de sus planes de formación, las Regulaciones Aeronáuticas Cubanas, basadas en las normas, métodos recomendados y procedimientos aplicables de la OACI.

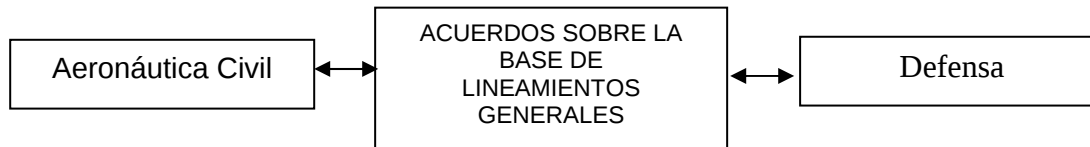
CONCLUSIONES

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 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.

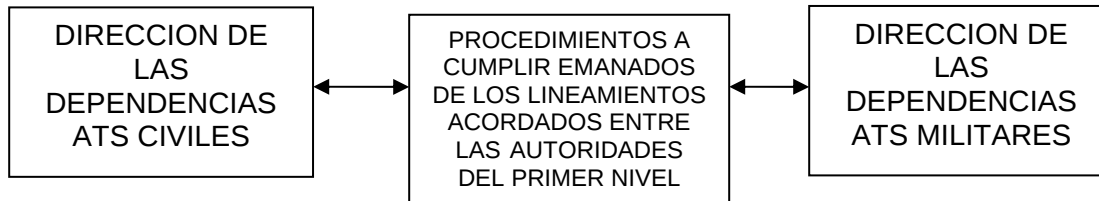




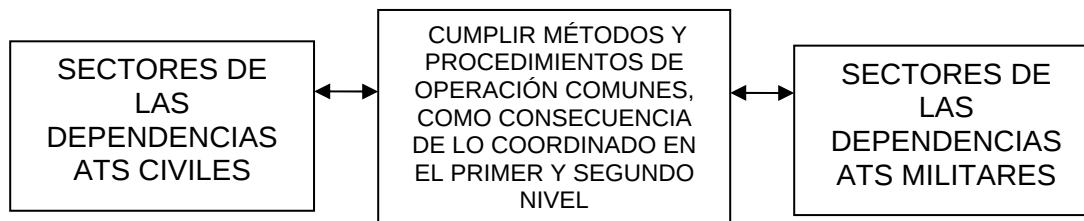
PRIMER NIVEL DE COORDINACIÓN



SEGUNDO NIVEL DE COORDINACIÓN



TERCER NIVEL DE COORDINACIÓN



COMISIÓN COORDINADORA

COMITÉS Y SUBCOMITÉS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

REUNIONES DE ANÁLISIS ENTRE LAS PARTES

ANÁLISIS PARA LAS MEJoras