



Cuestión 2 del

Orden del día: Seguimiento al estado de los planes de implantación de los sistemas de navegación basados en la performance para las Regiones CAR y SAM y de las últimas enmiendas a los SARPS afines a las aéreas ATM y CNS

COOPERACIÓN CIVIL/MILITAR PARA APOYAR EL USO ÓPTIMO DEL ESPACIO AÉREO

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
En esta nota se presenta el 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 y describe los próximos pasos.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300);- Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902); y- Resumen del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar http://www.icao.int/GATM-CIV/MIL/.	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>A - Seguridad Operacional B - Seguridad de la aviación D - Eficiencia E - Continuidad</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar se celebró en Montreal del 19 al 21 de octubre de 2009 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) y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), con el apoyo de la Air Traffic Control Association (ATCA) y de la UVS International.

1.2 Asistieron al Foro más de 400 participantes para debatir asuntos dirigidos a fomentar y promover una mejor cooperación y coordinación cívico-militares y en apoyo del uso óptimo del espacio aéreo por todos los usuarios para satisfacer eficazmente los retos operacionales del transporte aéreo, la defensa nacional y la sostenibilidad del medio ambiente.

1.3 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. Las buenas relaciones y la confianza eran elementos esenciales en ese sentido.

2. RESULTADOS DEL FORO

2.1 La mayoría de las regiones de la OACI ha progresado mucho en la gestión del espacio aéreo y en la cooperación cívico-militar. Se reconoció, sin embargo, que era necesario seguir mejorando la cooperación entre las autoridades y con los proveedores de servicio de navegación aérea. Representantes militares deberían participar con carácter regular en las reuniones, seminarios y otros eventos pertinentes de la OACI como parte de las delegaciones de sus Estados, a fin de fomentar y promover la cooperación.

2.2 Los resultados del Foro se resumen como sigue:

- 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.

2.3 El *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se aplica únicamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado [véase el Artículo 3 a)]. Sin embargo, la OACI podría desempeñar un papel crucial en la mejora de la cooperación y coordinación entre las autoridades civiles y militares y constituir una plataforma internacional de facilitación. La OACI también podría aprovechar su marco mundial y regional para reunir a las autoridades civiles y militares, sensibilizar a los Estados sobre la cooperación y coordinación cívico-militares y facilitar el uso de los arreglos existentes siempre que sea posible.

3. PRÓXIMAS ETAPAS EN LA COOPERACIÓN CÍVICO-MILITAR

3.1 El Foro sugirió que la OACI, los Estados, las autoridades civiles y militares, las organizaciones internacionales y otras partes asociadas en el Foro trabajaran juntos para beneficio mutuo y para continuar con las etapas siguientes:

- a) usar a la OACI como foro abierto para la cooperación y colaboración cívico-militar es y el intercambio de información sobre mejores prácticas;
- b) preparar un manual de la OACI sobre la cooperación cívico-militar;
- c) trabajar conjuntamente para asegurar la integración segura y eficiente de los sistemas de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo no segregado;
- d) trabajar conjuntamente en cuestiones de seguridad de la ATM;
- e) tratar el tema de la cooperación cívico-militar en el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, para asegurar que el impulso obtenido en el Foro se ve fortalecido a altos niveles dentro de las administraciones de los Estados y organizaciones internacionales y que se proponga una enmienda del Apéndice O de la Resolución A36-13, *Coordinación entre el tránsito aéreo civil y el militar*, a fin de reforzar el compromiso de los Estados de mejorar la cooperación entre las autoridades civiles y militares;
- f) los Directores regionales de la OACI promoverán la cooperación civil y militar a través de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y todas las partes asociadas con la cooperación cívico-militar colaborarán para apoyar eventos cívico-militares regionales; y
- g) la OACI organizará, conjuntamente con las partes asociadas, un segundo foro mundial, en el momento apropiado, para evaluar el progreso en la cooperación cívico-militar.

4 ACCIONES SUGERIDAS

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de los desarrollos a nivel mundial para mejorar la cooperación civil/militar; y
- b) Alentar a los Estados trabajando con los proveedores de servicios de navegación aérea y con las autoridades militares, a tomar acciones para crear la voluntad política, desarrollar arreglos institucionales, fijar objetivos de rendimiento, formular 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.

APENDICE

Resolución 37/15: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea

Considerando que, mediante la Resolución A15-9, la Asamblea resolvió adoptar, en cada período de sesiones para el cual se crease una Comisión Técnica, una declaración consolidada de los criterios permanentes relacionados específicamente con la navegación aérea actualizados a la fecha de clausura de ese período de sesiones;

Considerando que la Asamblea adoptó, mediante la Resolución A36-13¹, Apéndices A a W inclusive, una declaración de los criterios permanentes y las prácticas correspondientes relacionados específicamente con la navegación aérea existentes al concluir el 36° período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas formuladas por el Consejo para la enmienda de la declaración de criterios permanentes y prácticas correspondientes que figura en la Resolución A36-13¹, Apéndices A a W inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 37° período de sesiones; y

Considerando que la declaración de criterios permanentes que figura en la Resolución A36-13 queda sustituida por la presente;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que:
 - a) los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes y prácticas correspondientes de la Organización en materia de navegación aérea existentes al concluir el 37° período de sesiones de la Asamblea; y
 - b) las prácticas correspondientes a los criterios individuales que figuran en los apéndices constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de los respectivos criterios; y
2. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A36-13 con sus Apéndices A a W inclusive.

APÉNDICE A

Formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS)

...

7. Las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados contratantes dispongan de tiempo suficiente para su implantación; y
8. No se enmendará ningún Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil.

¹ El texto completo de la Resolución A36-13 y sus apéndices aparecen en las páginas II-2 a II-24 de las *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007)* (Doc 9902).

Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería garantizar que las disposiciones de los SARPS y los PANS sean compatibles entre sí. Además, el Consejo debería tratar de mejorar la tramitación, presentación y utilidad de los documentos de la OACI que contienen SARPS, PANS y otras disposiciones conexas, especialmente en el caso de sistemas complejos y sus aplicaciones correspondientes. Con ese fin, el Consejo debería promover la elaboración y la actualización continua de requisitos funcionales y de actuación de amplio alcance en los sistemas. El Consejo debería seguir procurando hallar los medios más apropiados para la elaboración, traducción, tramitación y difusión de especificaciones técnicas.
2. Los Estados contratantes deberían comentar plena y detalladamente sobre las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS o, por lo menos, manifestar su acuerdo o desacuerdo sobre el fondo de las mismas; para ese fin, deberían disponer de un plazo mínimo de tres meses. Por otra parte, debería notificarse por lo menos con 30 días de antelación a los Estados contratantes que se tiene la intención de aprobar o adoptar textos detallados sobre los que no han sido consultados.
3. Debería concederse un plazo de tres meses dentro del cual los Estados contratantes puedan notificar su desacuerdo con las enmiendas de los SARPS que se hayan adoptado; al fijar el plazo de notificación del desacuerdo, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo necesario para el envío de las enmiendas adoptadas y el recibo de las notificaciones por parte de los Estados.

..

APÉNDICE O

Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar

Considerando 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;

Considerando que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* declara que sus signatarios convinieron “en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico”;

Considerando que el Artículo 3 a) del Convenio establece que “el Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado” y que el Artículo 3 d) prescribe que, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado, los Estados contratantes tengan debidamente en cuenta la seguridad operacional de la navegación de las aeronaves civiles;

Reconociendo 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 y que no se ha llegado a soluciones satisfactorias del problema del acceso al espacio aéreo en todas las áreas;

Considerando que el uso flexible del espacio aéreo, tanto por el tránsito aéreo civil como por el militar puede considerarse como el objetivo final, la mejora de la coordinación y la cooperación civico-militar constituye una forma inmediata de abordar de manera más eficiente la gestión del espacio aéreo; y

Recordando que el concepto operacional de ATM mundial de la OACI establece que todo el espacio aéreo debería constituir un recurso utilizable, que cualquier restricción en el uso de cualquier volumen particular de espacio aéreo debería considerarse transitoria y que todo el espacio aéreo debería manejarse en forma flexible;

La Asamblea resuelve que:

1. la utilización conjunta del espacio aéreo y de ciertas instalaciones y servicios por la aviación civil y militar se dispondrá de tal forma que permita lograr la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil y satisfacer los requisitos del tránsito aéreo militar;
2. los reglamentos y procedimientos establecidos por los Estados contratantes para regir las operaciones de sus aeronaves de Estado sobre alta mar garantizarán que dichas operaciones no pongan en peligro la seguridad operacional, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo civil internacional y, en la medida de lo posible, se observará el reglamento del aire del Anexo 2;
3. el Secretario General proporcionará asesoramiento y orientación sobre las mejores prácticas en la coordinación y cooperación cívico-militar.
4. los Estados contratantes podrán incluir, cuando corresponda, a representantes de las autoridades militares en sus delegaciones a las reuniones de la OACI; y
5. la OACI constituye una plataforma internacional para facilitar un foro que desempeñe un papel para facilitar mayor cooperación y colaboración cívico-militar y la divulgación de las mejores prácticas, y realizar las actividades de seguimiento necesarias aprovechando el éxito del Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar (2009) con el apoyo de partes civiles y militares.

Prácticas correspondientes

1. Los Estados contratantes deberían iniciar o mejorar la coordinación y cooperación entre sus servicios de tránsito aéreo civil y militar, con objeto de cumplir con los principios enunciados en la Cláusula dispositiva 1 anterior.
2. Al establecer los reglamentos y procedimientos mencionados en la Cláusula dispositiva 2, el Estado interesado debería coordinar el asunto con todos los Estados sobre los cuales recaiga la responsabilidad de proveer los servicios de tránsito aéreo sobre la parte de alta mar comprendida en el área de que se trate.
3. El Consejo debería cerciorarse de que el asunto relativo a la coordinación y cooperación cívico-militar en la utilización del espacio aéreo se incluya, de ser necesario, en el orden del día de las reuniones departamentales y regionales, conforme a las Cláusulas dispositivas 3, 4 y 5 que anteceden.

APÉNDICE P

Provisión de aeródromos adecuados

Considerando que las características físicas de un gran número de aeródromos requieren mejoras de importancia;

Considerando que en ciertos casos dichas mejoras supondrán gastos considerables y en consecuencia no sería aconsejable planificar los trabajos sin tener en cuenta las circunstancias futuras;

Considerando que los Estados y las autoridades aeroportuarias seguirán necesitando conocer las tendencias generales de los requisitos que con toda probabilidad impondrán en los aeródromos las generaciones futuras de aeronaves;

Considerando que muchos problemas graves pueden evitarse siempre que los requisitos operacionales de las nuevas aeronaves sean tales que les permitan operar de un modo económico sin exigir otras modificaciones en la estructura de los aeródromos;

Considerando que si bien el funcionamiento de los aeródromos tiene muchas ventajas, en algunas localidades se han impuesto limitaciones a las operaciones de aeronaves por razones de protección ambiental. Debido a los problemas de capacidad que se experimentan en la actualidad a escala mundial, se debería tomar en cuenta la posibilidad de poner en servicio nuevas aeronaves más silenciosas; y

Considerando que existe una tendencia creciente hacia la explotación de aeródromos por entidades autónomas, pero que la obligación de los Estados de asegurar el suministro de instalaciones y servicios de aeródromos seguros permanece inalterable;

La Asamblea resuelve que:

1. la Organización continuará estudiando los requisitos técnicos referentes a aeródromos;
2. los futuros tipos de aeronaves deberán proyectarse de modo que puedan operar eficientemente y causando la mínima perturbación ambiental en los aeródromos utilizados por las actuales aeronaves;
3. los Estados certificarán los aeródromos;
4. los Estados deberían asegurar que se adopten en sus aeródromos sistemas de gestión de la seguridad; y
5. los Estados deberían prestar mayor atención a la gestión de las operaciones de aeródromo otorgando alta prioridad a la seguridad operacional en las pistas.

Prácticas correspondientes

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio continuo mencionado en la Cláusula dispositiva 1 anterior, el Consejo, considerando la necesidad de incrementar los actuales niveles de seguridad operacional, debería:

- a) preparar más textos de orientación sobre los futuros adelantos; y
- b) elaborar procedimientos para la gestión de las operaciones de aeródromo; y
- c) mantener a los Estados contratantes informados de cuantas novedades ocurran.

2. El Consejo debería continuar señalando a la atención de los fabricantes y explotadores de aeronaves el criterio expresado en la Cláusula dispositiva 2.

..

APÉNDICE U

Cooperación entre los Estados contratantes en las investigaciones de ciertos accidentes de aviación

Considerando que corresponde al Estado donde ocurre el accidente abrir una investigación sobre las circunstancias del mismo, de conformidad con el Artículo 26 del Convenio;

Considerando que, debido a la complejidad cada vez mayor de las grandes aeronaves modernas, la realización de la investigación de accidentes exige la participación de expertos en esferas técnicas y operacionales especializadas muy diversas, así como el acceso a instalaciones especialmente equipadas para la investigación;

Considerando que muchos Estados contratantes no disponen de tales expertos en esferas técnicas y operacionales ni de instalaciones apropiadas;

Considerando que es esencial para la seguridad de los vuelos y para la prevención de accidentes que éstos se investiguen a fondo y notifiquen, y que la efectividad de las investigaciones no se vea indebidamente entorpecida por consideraciones de costo; y

Considerando que los costos de recuperación e investigación de los accidentes de aviación de gran magnitud pueden hacer recaer una pesada carga financiera en los recursos del Estado donde ocurrió el accidente;

La Asamblea resuelve recomendar a los Estados contratantes que cooperen en la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud o en accidentes en los que la investigación requiere expertos e instalaciones altamente especializados, y que para este fin los Estados contratantes, en la medida de lo posible, entre otras cosas:

- a) proporcionen, a solicitud de otros Estados contratantes, ayuda e instalaciones especializadas para la investigación de accidentes de aviación de gran magnitud; y
- b) brinden la oportunidad a los Estados contratantes que desean adquirir experiencia en investigaciones, para que asistan a las investigaciones de accidentes de aviación de gran magnitud, en interés del desarrollo y fomento de la investigación especializada.

Prácticas correspondientes

1. Debería alentarse a los Estados contratantes a apoyar la realización de seminarios regionales sobre investigación de accidentes, con miras a intercambiar información sobre la legislación y los procedimientos de investigación de cada Estado, conocimientos y experiencia en gestión y técnicas de investigación, la disponibilidad de expertos e instalaciones y prácticas para tratar las dificultades que se presentan en la investigación de accidentes.

2. Debería alentarse a los Estados contratantes a facilitar la participación de investigadores de las autoridades de investigación de accidentes, como observadores, en investigaciones en otros Estados para fines de instrucción y visitas de orientación.

3. Debería alentarse a los Estados contratantes a evaluar sus necesidades y capacidades en materia de investigación y prevención de accidentes de aviación, con miras a elaborar planes para cursos básicos de investigación y prevención de accidentes. Debería explorarse ampliamente el uso de los centros de instrucción regionales para tales cursos, así como la incorporación del método TRAINAIR que permite la instrucción internacionalmente normalizada.

4. Debería alentarse a los Estados contratantes a que consulten el modelo de Memorando de acuerdo (MOU) preparado por la OACI en 2007 para los Estados, a fin de fomentar la cooperación durante la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación. El modelo de MOU está disponible en el sitio FSIX de la OACI en la internet.

..