



OACI

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

**NOTA DE INFORMACIÓN**

NAM/CAR/SAM/SAR — NI/01

09/04/15

**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**

**3.5 Iniciativas regionales para mejorar la coordinación cívico-militar**

**EXPERIENCIA CUBANA EN EL PERFECCIONAMIENTO DE LA COORDINACIÓN CIVIL MILITAR MEDIANTE EL EMPLEO DE UN SISTEMA ÚNICO DE DIRECCIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO AÉREO**

(Presentada por Cuba)

**RESUMEN EJECUTIVO**

La presente nota de estudio trata sobre la experiencia cubana en el perfeccionamiento de la coordinación civil militar mediante el empleo de un Sistema Único de Dirección y Control del Tránsito Aéreo.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• Acuerdo 2051 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministro creando la Comisión Coordinadora del Sistema Único de Dirección y Control del Tránsito Aéreo</li><li>• Regulación Aeronáutica Cubana (RAC) 11</li><li>• Manual Aeronáutico Cubano (MAC) de Gestión de Tránsito Aéreo</li><li>• Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de la República de Cuba</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Cuando en noviembre de 1976 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, vio la luz a través de su publicación en la Gaceta Oficial de la República de Cuba, estaban creadas las bases para la

implementación, por ley, de un sistema de coordinación civil militar a nivel de Estado y con responsabilidad del mismo en las más altas instancias.

1.2 A partir del desarrollo y perfeccionamiento del sistema de la aviación civil en el país y de sus actividades de la coordinación militar, se creó por el Acuerdo 2051 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, la Comisión Coordinadora del Sistema Único de Dirección y Control del Tránsito Aéreo de la República de Cuba.

1.3 La Comisión es el órgano encargado de hacer las propuestas que faciliten la coordinación y colaboración entre los no pocos usuarios del espacio aéreo. Esta estructura de carácter nacional, tiene como plataforma regulatoria el propio Decreto que la crea, donde se prescribe su estructura y funciones en aras de propiciar una coordinación más efectiva, para el uso flexible del espacio aéreo a partir de lo que ya se había regulado en la Ley 1318, en el año 1976.

## **2. Análisis**

2.1 La citada Ley responsabiliza al Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) a regir, regular y supervisar, como autoridad aeronáutica civil del país, toda la actividad aérea civil en el Territorio Nacional, en el espacio aéreo de la República de Cuba y sobre la Región de Información de Vuelos asignada a la República de Cuba por la Organización de la Aviación Civil Internacional. Por parte otra parte al Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias (MINFAR), la máxima responsabilidad en la seguridad y defensa del espacio aéreo de la República de Cuba, por lo que ambos constituyen órganos rectores de la política de navegación aérea del país.

2.2 Para garantizar la organización de los vuelos y empleo del espacio aéreo se determinó un orden para ello que básicamente estableció:

- a) los espacios aéreos controlados por donde habitualmente circulan las aeronaves, así como las zonas donde está prohibido la realización de los mismos
- b) las zonas donde se realizan las actividades potencialmente peligrosas para la aviación civil
- c) los puntos, lugares o zonas aisladas donde se prohíbe temporalmente la realización de vuelos y actividades

2.3 Todas las cuestiones relativas a la organización de los vuelos y empleo del espacio aéreo para cualquier actividad dentro del mismo se resuelven mediante un dinámico proceso de consultas con el MINFAR, en las que no se adoptan medidas que pongan en peligro los intereses de la defensa y soberanía del Estado, toda la responsabilidad de estas funciones descansa en el Jefe de la Defensa Antiaérea y Fuerza Aérea Revolucionaria. De la misma manera el IACC de conjunto con los operadores y los prestadores de servicio de navegación aérea, a través de los programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), respectivamente garantizan la seguridad de las operaciones que se realizan en la FIR Habana.

2.4 En la propia Ley se dispone una estructura que se encarga de las cuestiones que incluyen a la coordinación en los tres niveles existentes de forma que para ello se crearon:

- a) un Centro Nacional Conjunto Civil-Militar, encargado de realizar la planificación diaria de los vuelos y actividades civiles y militares y establecer las limitaciones, reservas y restricciones del espacio aéreo

- b) tres Centros Regionales Conjuntos, encargados de la misma función en las tres regiones principales del país, de modo que tributan al Centro Nacional y mantienen un nivel de coordinación entre las dependencias que tienen funciones y jurisdicción de carácter regional y en los espacios aéreos localizados en las mismas

2.5 Con las estructuras organizativas mencionadas se cumplen las tareas de organizar, planificar y coordinar el empleo del espacio aéreo de todas las actividades que se pretendan realizar por los usuarios del mismo, de modo que se buscan las alternativas y soluciones para emplear racionalmente el espacio aéreo a través de tres niveles de coordinación:

- a) acuerdos sobre la base de los lineamientos generales, en las que participan los Organismos de la Administración Central del Estado a los que atañen los vínculos conexos con el sistema de la aviación;
- b) procedimientos a cumplir emanados de los lineamientos acordados entre las autoridades del primer nivel; en ellos participan el Centro Nacional Conjunto y el Centro de Control de Área; y
- c) métodos y procedimientos de operación comunes, como consecuencia de lo coordinado en el primer y segundo nivel, participan los Centros Regionales, así como las dependencias del servicio de tránsito aéreo, los usuarios del espacio aéreo y los dispositivos del componente militar.

### **3. Resultados obtenidos**

3.1 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:

- a) las dependencias civiles y militares, basadas en el principio de que “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 interceptación de aeronaves civiles con fines de identificación;
- b) el equipamiento de los sistemas de vigilancia, comunicaciones y ayudas a la navegación se utiliza por ambas partes, evitando la duplicación de los mismos y propiciando un uso racional de los recursos del país;
- c) se elaboran reglas y procedimientos de manera conjunta y se implementan cartas de acuerdos operacionales, quedando establecidas, por cada una de las partes, las funciones, las facultades y la coordinación a realizar. En el proceso de regulación, se garantiza el papel del Estado como ente regulador y de control;
- d) se organizan y sostienen encuentros periódicos para analizar los aspectos de común interés en función del uso flexible del espacio aéreo, incluida la investigación conjunta de sucesos de tránsito aéreo, propiciando la mejora de los índices de seguridad operacional;

- e) se determinan de manera conjunta por las autoridades aeronáuticas civiles y militares los espacios aéreos controlados, las rutas aéreas, las áreas para la realización de actividades potencialmente peligrosas, las inversiones para la construcción de aeródromos y el equipamiento de navegación aérea, la vigilancia y las comunicaciones, y
- f) los especialistas militares de tránsito aéreo tienen incluido dentro de sus planes de formación las regulaciones aeronáuticas cubanas.

#### **4. Conclusiones**

4.1 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 operacional y eficacia para las aeronaves civiles, facilita la adopción de acciones que disminuyen las limitaciones que puedan tener efectos económicos negativos y favorece el uso cada vez más flexible del espacio aéreo.