

PROPUESTA NORMATIVA ESTANDARIZADA EN LA GESTIÓN AERONÁUTICA ESTATAL EN EL PERÚ

Coronel FAP Pablo César Patrón Colunche RESUMEN

La aviación civil en el Perú desarrolla y ajusta sus actividades en virtud a normas nacionales, las cuales se encuentran alineadas a la regulación internacional. Sin embargo, éstas no son vinculantes con la aviación de Estado, es decir aquella aviación perteneciente al ámbito no civil, en la cual se encuentra ubicada la aviación militar, policial o estatal. Esta situación ha generado que cada institución del Estado administre de manera independiente sus aeronaves mediante su propia regulación y cultura organizacional. En ese sentido, el presente artículo tiene como objetivo evidenciar la necesidad de diseñar una Propuesta Normativa Estandarizada que se relacione con la Gestión Aeronáutica Estatal, principalmente en lo relacionado con la preparación y el empleo de la aviación de Estado, proponiendo la creación de una Autoridad Aeronáutica que regule el funcionamiento de la Aviación de Estado, convirtiéndose en una entidad análoga y coordinadora con la Aeronáutica Civil.

Palabras Clave: Aviación de Estado, Autoridad Aeronáutica, Estandarización

ABSTRACT

Civil aviation in Peru develops and adjusts its activities according to national standards, which are aligned with international regulations. However, these are not binding on State aviation, that is, non-civil aviation, which includes military, police or simply State aviation. This situation has led each State institution to independently manage its aircraft through its own regulation and organizational culture. In this sense, the present article aims to highlight the need to design a Standardized Normative Proposal related to the State Aeronautical Management, mainly in what concerns the preparation and use of State aviation, which proposes the creation of an Aeronautical Authority to regulate the operation of State Aviation, becoming an analogous and coordinating entity with Civil Aviation.

Keywords: State Aviation, Aeronautical Authority, Standardization



EL CORONEL FAP PABLO CÉSAR PATRÓN COLUNCHE, Bachiller en Ciencias Aeronáuticas con la especialidad Defensa Aérea, Licenciado en Ciencias Aeronáuticas con mención en Defensa Aérea. Egresado de las maestrías en Administración de Negocios en Universidad Nacional Agraria La Molina (2006), Gestión Pública en la Universidad Mayor de San Marcos y en Estrategia Militar (2018) y Conducción Superior en la Escuela Superior Conjunta de las Fuerzas Armadas Argentinas (2019). Participó en el conflicto armado del Alto Cenepa (1995) como Oficial de Cobertura. Miembro de las secciones Estado Mayor en los niveles táctico, operacional y estratégico; así como en el ámbito internacional (Misión de las Naciones Unidas en la Rep. Democrática del Congo). Comandante del Agrupamiento Aéreo de Tarapoto y del Centro de Información de Defensa Aérea Nacional. Sub Director del Centro de Vigilancia amazónico y Nacional. Condecoraciones de Orden “**Capitán Quiñones**” con el grado de “**Gran Oficial**”, por “**Acción Distinguida**” por intervenir en el área de enfrentamiento del Alto Cenepa 22/07/96.

INTRODUCCIÓN

Como elementos esenciales de la Seguridad Nacional, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú, representan organizaciones que deben encontrarse siempre a disposición del Estado para su empleo conjunto y cooperativo. Esto conlleva a la necesidad de contar con Fuerzas operativas, entrenadas y principalmente interoperables.

Desde este punto de vista la “Aviación de Estado”, definida así a la aviación militar y policial según OACI, no es ajena a esta necesidad. Por este motivo, es importante que se mantengan en condiciones de efectuar operaciones conjuntas, combinadas o interagenciales de ser requerido, maximizando su potencial.

En el Perú, el sector de la aviación de Estado no se encuentra debidamente representado salvo en situaciones donde el componente aéreo, en un teatro de operaciones, lo pueda cubrir. En tiempo de paz o bien en el caso de operaciones diferentes a las de guerra, los Estados requieren administrar su limitado espacio aéreo de forma que satisfaga los requisitos de la aviación, tanto civil como militar.

En tal sentido, este artículo tiene por finalidad demostrar la importancia de homogeneizar la preparación de los medios aéreos del Estado que operan en el Perú, de manera tal que permita diseñar una Propuesta Normativa Estandarizada que se relacione con la Gestión Aeronáutica Estatal, que conlleve a la creación de una Autoridad Aeronáutica y se convierta en una entidad análoga y coordinadora con la Aeronáutica Civil; para lo cual, se tomará en consideración algunos aspectos de carácter histórico y normativo del Perú, así como la experiencia de otros países que permitirán sostener y demostrar esta necesidad.

Desde la aparición de la aviación militar en el mundo, en la segunda década del siglo XX y en el Perú en 1919¹, nacieron las Fuerzas Aéreas como una organización joven derivada principalmente de los ejércitos y marinas del mundo, la misma que, como toda nueva institución, tuvo la necesidad de establecer sus propios criterios de aplicación, lo cual está íntimamente ligado con su logística y alistamiento.

1 Año en el cual se produjo la creación del Servicio de Aviación Militar del Perú (28-01-1919)

En el mundo, el primer empleo militar de aeronaves tuvo inicio el 23 de octubre de 1911, durante la guerra entre Turquía e Italia, donde inicialmente se usaron aviones para el reconocimiento estratégico y fotográfico y, posteriormente, para el ataque a tierra. Tras el inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914, y ante la evidencia de la importancia del arma aérea, el 2 de diciembre de 1915 el Capitán del Ejército del Perú Juan E. O'Connor, despega del pequeño campo de aviación de la Escuela Militar de Chorrillos, a bordo de un monoplano Bleriot XI con el propósito de realizar el primer vuelo de observación táctica del Perú. Durante las maniobras militares programadas en esa fecha sobre Conchán, al sur de Lima, se aprovechaban las operaciones de desembarco y movimientos de resistencia táctica entre el Ejército y la Marina. Una vez aterrizado de este histórico vuelo, O'Connor emitió un informe detallado sobre sus observaciones, así como recomendaciones para el uso futuro de aeronaves con propósito militar. (100 años del origen de la Fuerza Aérea del Perú, 2019, pág. 6).

La importancia del vuelo del Capitán O'Connor resultó, medio año más tarde, en el estudio preliminar de la creación del componente de Aviación del Ejército del Perú y, en 1916, la decisión de enviar a dos de los oficiales más destacados en una gira de instrucción a la Escuela de Aviación “El Palomar”, en Argentina. Esta gira se hizo efectiva a principios de 1918, cuando los tenientes Enrique Ruiz Espinoza y Guillermo Prötzel del Castillo arribaron a Buenos Aires, comenzando su entrenamiento de manera inmediata. Posteriormente, se incorporaron dos oficiales de Marina. Sin embargo, lamentablemente, poco después, el 2 de marzo de 1918, el teniente Ruiz Espinoza sufre un accidente y pierde la vida, convirtiéndose en el primer mártir de la aviación militar peruana. Finalizando su instrucción, el Tte. Prötzel retorna a Lima trayendo consigo un biplano Henri Farman III donado por la colonia peruana en Buenos Aires, el cual es bautizado como “Teniente Ruiz” en honor al aviador caído (pág. 7). El 28 de enero de 1919, mediante el Decreto Supremo s/n. se dispone la creación del “Servicio de Aviación Militar”, como órgano indispensable de la defensa nacional, acontecimiento que es considerado como el origen de la actual Fuerza Aérea del Perú. Con la creación este Servicio, la Aviación Militar evolucionó tenazmente con diversos cambios organizacionales y estructurales, gracias a este documento se permitió materializar los

esfuerzos de muchos peruanos -militares y civiles- quienes construyeron, piedra tras piedra, la emblemática Base Aérea “Las Palmas”, ubicado en un fundo del mismo nombre, de propiedad del Estado (pág. 7).

Así, el 27 de noviembre de 1927, se inauguraría la Escuela de Aviación Militar “Jorge Chávez” dentro de esa sede (Base Aérea “Las Palmas”) para formar a los nuevos pilotos militares quienes, inicialmente y durante los primeros años, serían oficiales de Ejército y de Marina, los mismos que atenderían la actividad funcional de la Aviación Militar, desde Lima y Ancón² hacia la costa y sierra peruana, y desde San Ramón (selva central del Perú) hacia la poco explorada Amazonía. El crecimiento y desarrollo del arma aérea, hizo que el 20 de mayo de 1929, el Servicio de Aviación Militar, evolucione para convertirse en el Cuerpo de Aviación del Perú, organización autónoma e independiente del Ejército y Marina, como tercer instituto armado. Esta corta pero indispensable era, tuvo lugar el 13 de octubre de 1936, cuando cambia su denominación a “Cuerpo Aeronáutico del Perú” debido a la reorganización que tuvo la institución producto de los continuos avances tecnológicos, la búsqueda de sedes en provincia para la descentralización y el desgaste del Conflicto con Colombia (1932-1934). Finalmente, el 18 de julio de 1950, el arma aérea es rebautizada con el nombre que lleva con orgullo hasta el día de hoy: Fuerza Aérea del Perú FAP (pág. 7).

Esta nueva Institución Armada, desde que fue creada, no era la única fuerza que contaba con aeronaves, tanto es así que desde antes y luego de la creación del Servicio de Aviación Militar, se sucedieron las primeras dificultades en cuanto a su alistamiento. Tal como lo cuenta el reconocido historiador peruano, Coronel De la Jara, quien reseña que hasta el año 1928 y parte de 1929 la organización de las fuerzas aéreas del Perú comprendía tres ramificaciones que las calificó de “*inconexas*”, la Aviación Militar, la Aviación Naval y la Aviación Comercial y Civil, que funcionaban independientemente y con “*escasísimos puntos de contacto*” (Historia de la aeronáutica del Perú, 1977, pág. 542).

2 En Ancón, al norte de Lima, funcionó la antigua escuela de hidroaviones de la Marina de Guerra

Asimismo, describe la existencia de tres aviaciones establecidas en el país, las mismas que afirma que se encontraban “*desconectadas entre sí*”, que independientemente laboraban de acuerdo con “*sus propias iniciativas, sin unidad de doctrina, con material de vuelos diferentes y con personal de distinta procedencia y formados en diferentes escuelas*”, y que se mantenía unido por los fraternales lazos que ligan a los hombres del aire, los mismos que se encontraban bajo dependencia de tres ministerios: de Guerra, de Marina y de Gobierno; lo mismo que evidenciaba “*la falta de homogeneidad en la preparación profesional*” tanto teórica como práctica de la rama Comercial y Civil con respecto a la Militar y Naval (Historia de la aeronáutica del Perú, 1977, pág. 543).

Situación que en la actualidad no se desdice del pasado y se demuestra en este relato histórico, que ya desde esas épocas surgía la necesidad de homogeneizar el alistamiento de los medios aéreos a cargo del Estado.

Por otro lado, la Aeronáutica Civil a partir de la firma del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional en 1944, pudo establecer sus principios y arreglos con el fin de que pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico, tal como se expresa en su Preámbulo (OACI, 1944, pág. 1).

En este documento, se establece claramente que el Convenio es de aplicación exclusiva para aeronaves civiles y no a las aeronaves que no lo son, las mismas se las denomina como aeronaves de Estado, y define como aquellas utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía (OACI, 1944, pág. 2). En consecuencia, en el mundo de hoy se identifican dos tipos de usuarios principales del espacio aéreo, los usuarios civiles y los usuarios militares, donde el sector de la aviación civil incluye aeronaves privadas, comerciales y estatales, que transportan principalmente carga y pasajeros, tanto nacional como internacionalmente.

Del mismo modo, la aeronáutica civil reconoce que la aviación militar incluye aeronaves de Estado para transporte, entrenamiento, seguridad y defensa. Ambos sectores son esenciales para las economías y la estabilidad de la seguridad mundial. No obstante, es usual que éstos

no pueden operaran simultáneamente en el mismo espacio aéreo, por lo es necesario establecer límites y separación, lo cual conlleva a crear adecuados niveles de coordinación entre ambos sectores. Sin embargo, el sector de la aviación de Estado no tiene una entidad representativa, salvo en situaciones donde el componente aéreo en un teatro de operaciones lo puede cubrir. En tiempo de paz o operaciones diferentes a la guerra, los Estados requieren administrar su limitado espacio aéreo de forma que satisfaga los requisitos de la aviación, tanto civil como militar (Circular OACI 330-AN/189, 2011).

En Colombia, por ejemplo, la Fuerza Aérea de ese país fue designada a través de un Decreto Presidencial como “autoridad aeronáutica” de la aviación de Estado y ente coordinador ante la autoridad Aeronáutica Civil Colombiana, así como crea el Comité Interinstitucional de la Aviación de Estado. Esto lo toma en consideración debido a que la legislación aeronáutica civil internacional y nacional colombiana “no es vinculante” con la Aviación de Estado, así como evidencia la inexistencia de una normatividad que gestione, estandarice y articule los procedimientos de las distintas fuerzas e instituciones aeronáuticas del Estado (Decreto N° 2937, 2010).

Con este Decreto, la Fuerza Aérea Colombiana crea la oficina Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAES), la cual tiene como misión gestionar, para el Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana, las funciones de la autoridad aeronáutica de aviación de Estado y la coordinación que, como tal, deba realizar ante la Autoridad Aeronáutica Civil Colombiana, con el fin de mejorar la seguridad operacional. Esta oficina, establece cinco (05) capacidades las cuales gestionan su funcionamiento: asesorar al Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana en todos los aspectos relacionados con la autoridad aeronáutica de aviación de Estado; coordinar con la autoridad aeronáutica de aviación civil colombiana, los temas que les sean encomendados; supervisar la observancia de los estándares adoptados por la aviación de Estado, contenidos en su reglamento; promover la mejora continua y la actualización de los estándares adoptados por la aviación de Estado en su reglamento; mantener actualizados el reglamento y los documentos propios de la autoridad aeronáutica de aviación de Estado; y promover investigaciones en materia aeronáutica y espacial que impulsen el desarrollo de la aviación de Estado (AAAES, 2019).

En tanto, el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas Argentinas, cuenta con la Dirección de Aeronavegabilidad Militar Conjunta, que tiene como misión, intervenir en la confección y actualización de las Regulaciones Aeronáuticas Militares, ordenar y coordinar acciones que aseguren el cumplimiento de la normativa vigente y documentos asociados, como asesorar y asistir a la Autoridad Técnica Aeronáutica de la Defensa en el campo de la aeronavegabilidad, la habilitación de personal aeronáutico, tripulante y no tripulante de las Fuerzas Armadas, la habilitación de infraestructura aeronáutica militar y otros temas aeronáuticos que se requieran (Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de Argentina, 2019).

Desde otra perspectiva, las Fuerzas Aéreas de Brasil y Chile, mantienen un marcado liderazgo en las actividades aéreas en sus respectivos países. Brasil, a través del Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), entidad dependiente de la Fuerza Aérea, es responsable de planificar, gestionar y controlar las actividades relacionadas con el control del espacio aéreo, con la protección al vuelo, y con el servicio de búsqueda y salvamento (RICA 20-1/2016, 2016). A su vez, el Estado brasileño, reconoce como autoridad aeronáutica civil a la Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC (Ley N° 11,182, 2005), sin menguar la responsabilidad de la Fuerza Aérea sobre el control del espacio aéreo. Asimismo, de conformidad a lo establecido en el Código Aeronáutico Brasileño, confiere al Ministerio de Aeronáutica, que hoy es el Comando de Aeronáutica de la Fuerza Aérea Brasileña, como Autoridad Aeronáutica (Ley N° 7.565, 1986).

Con esta prerrogativa, la Fuerza Aérea Brasileña, como Autoridad Aeronáutica es responsable de emitir certificados de homologación de tipo de aeronaves, motores, hélices y otros productos aeronáuticos que cumplan con los requisitos establecidos (Art. 68). A su vez, es responsable de emitir o revalidar certificados de aeronavegabilidad (Art. 283), aprobar el funcionamiento de empresas destinadas a la fabricación de productos aeronáuticos (Art. 69), así como empresas que realizan servicios, reparación y mantenimiento de aeronaves, motores y otros productos (Art. 70).

De igual modo, la Fuerza Aérea de Chile lidera la Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC-Chile), y se precisa que el sistema aeronáutico de ese país se define como mixto, donde las capacidades de la DGAC y

de la Fuerza Aérea de Chile se complementan, generando importantes ahorros de recursos, lo cual implica el uso compartido de pistas, sistemas de radares, telecomunicaciones y de ayudas a la navegación, de meteorología y otros, permitiendo una sinergia de capacidades, lo que convierte a ambas instituciones en socios estratégicos inseparables (Plan Estratégico 2016-2023, 2016). Cabe indicar que en la actualidad el Director de Aeronáutica Civil lo ocupa un oficial general en actividad, y esta Dirección es un organismo que depende directamente del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y por ende es un organismo perteneciente al Ministerio de Defensa.

Desde el punto de vista de la seguridad operacional, el ejemplo español ofrece un criterio de estandarización que va más allá de las Fuerzas Armadas. Desde hace 25 años el Ministerio de Defensa de España cuenta con la Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM), entidad adscrita al Mando de Apoyo Logístico del Ejército del Aire, creado en 1994 para determinar las causas que provocan accidentes en los que se ven implicadas las plataformas aéreas de ala fija y rotatoria, tripuladas o no, de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil, tanto en España como en zona de operaciones. En sus cinco lustros de existencia, han llevado a cabo 274 investigaciones, 240 accidentes ocurridos dentro del país y 34 fuera, de los cuales están incluidos los accidentes ocurridos por cada Fuerza (193 Ejército del Aire, 33 de la Armada, 31 del Ejército de Tierra y 9 de la Guardia Civil). Esto le ha servido para formular más de 450 recomendaciones sobre seguridad operacional, que han contribuido a mejorar los programas de prevención de accidentes aéreos de los Ejércitos y de la Guardia Civil española (España, Ministerio de Defensa, 2019).

En el Perú, la Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la misma que se encuentra normada mediante la “Ley de Aeronáutica Civil” y se encarga de fomentar, regular y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo, así como la navegación aérea civil dentro del territorio nacional (Ley 27261, 2000).

Sobre el particular, dicha norma concede a la Dirección General de Aeronáutica Civil, la autoridad aeronáutica sobre el control de todas las aeronaves civiles que operan dentro del espacio aéreo

nacional (artículo 8°), no estando sujetas a la indicada ley las aeronaves pertenecientes a las Fuerzas Armadas del Perú y Policía Nacional, solo para efectos del tránsito aéreo dichas aeronaves operarán de acuerdo la normatividad establecida por la aeronáutica civil.

Asimismo, la indicada ley, establece la misma clasificación que refiere el Convenio de Chicago, en relación con la clasificación de las aeronaves según la función que cumplen, como aeronaves de Estado o aeronaves civiles (artículo 38°). Y define del mismo modo, que las aeronaves de Estado son las utilizadas para realizar actividades aéreas de carácter militar, así como policial o de control a cargo de la aduana. A su vez, indica que todas las demás aeronaves se consideran de carácter civil, a pesar de que pertenezcan al Estado.

Por otro lado, en el ámbito estatal las Fuerzas Armadas del Perú y la Policía Nacional, cuentan con personal aeronáutico y aeronaves, los cuales cada institución ha establecido su propio criterio y cultura organizacional para regular el empleo, operación, mantenimiento y certificaciones de sus propias aeronaves, así como la calificación y entrenamiento de sus tripulaciones. Sin embargo, la normatividad aeronáutica existente de las Instituciones Armadas y Policía Nacional del Perú no necesariamente se encuentra articulada y estandarizada, evidenciando así a una dispersa cultura aeronáutica lo que dificulta su empleo conjunto y gestión.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, institución dependiente del Ministerio de Defensa, tiene como función ejecutar operaciones conjuntas empleando los medios de las Fuerzas Armadas, así como asegurar la interoperabilidad de sus fuerzas con el fin de optimizar el empleo de los recursos disponibles (Decreto Legislativo N° 1136, 2012). Sin embargo, no cuenta con un criterio o doctrina uniforme que estandarice el alistamiento y el empleo de la aeronáutica militar. Igualmente, no es competente ni vinculante con la aviación de la Policía Nacional, ya que esta depende del Ministerio del Interior, y de existir otras Instituciones del Estado que cuenten con aeronaves con matrícula estatal, estas no tendrían dependencia del Comando Conjunto, a menos que lo disponga una ley.

La Fuerza Aérea del Perú (FAP), de acuerdo a su ley orgánica es el Componente Aéreo de las Fuerzas Armadas y tiene como función ejercer el control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional. Para ello, se sostiene mediante un dispositivo legal que le permite a la

FAP ejercer autoridad para ese fin. Sin embargo, pese a ello no ejerce predominio o influencia sobre las otras aviaciones del Estado (Decreto Legislativo N° 1139, 2012).

Otro aspecto importante para considerar es lo descrito en la Política Nacional de Modernización Pública, el cual comprende un proceso continuo de mejora con el fin de que las acciones del Estado respondan a las necesidades y expectativas de la ciudadanía. Implica mejorar la forma en la que el Estado hace las cosas, introducir mecanismos más transparentes y eficientes, enfocarse en mejorar los procesos de provisión de bienes y servicios, entre otros aspectos. Asimismo, llevar a cabo acciones de monitoreo y evaluación para introducir los cambios y ajustes necesarios y con ello mejorar las intervenciones públicas (Secretaría de Gestión Pública, 2013).

En ese sentido, la Secretaría de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros, órgano rector del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública, viene impulsando el proceso de Modernización de la Gestión Pública, bajo el enfoque de una gestión por resultados, al servicio de la ciudadanía y que rinda cuentas, de manera tal de evitar duplicidad y superposición de funciones entre entidades y niveles de gobierno (pág. 23).

Por todo lo expuesto, se ha podido apreciar cuán importante resulta contar con una aviación militar o estatal totalmente homogeneizadas a través de estándares en su proceso de preparación y empleo. Se ha podido apreciar, cómo otros Estados, como Colombia y la República Argentina, han implementado algunas medidas que en suma pueden permitir estandarizar la preparación de los medios aéreos militares y policiales. Por otro lado, la realidad de Brasil y Chile que es ajena a la mayoría de los países de esta parte del continente, también pueden aportar en la implementación de mejores criterios de estandarización para el alistamiento y preparación de los medios aéreos del Estado.

Del mismo modo, como se ha expresado anteriormente, la aviación de Estado, no solo se limita al sector militar. El verdadero desafío estará en lograr una estandarización con todos los medios que el Estado provea, como la aviación de la Policía. Tal como lo viene realizando España, en materia de seguridad operacional, que a través de la Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves

Militares (CITAAM). Teniendo en cuenta que en la actualidad las operaciones conjuntas e inter-agencia se vienen desarrollando en el mundo, como producto de las nuevas amenazas a la Seguridad.

Ante ello, pueden surgir diferentes posiciones del cómo se debe afrontar esta iniciativa, la cual debe ser evaluada sin afectar la naturaleza de las operaciones de cada aviación. En suma, esta propuesta normativa, debe tomar en consideración que están involucrados dos Sectores del Estado (Defensa e Interior) y el Sector Transportes y Comunicaciones de manera indirecta, lo cual será necesario evaluar para definir la ubicación de esta Autoridad dentro de la organización del Estado.

Finalmente, se ha podido demostrar la importancia de la necesidad de homogeneizar la preparación de los medios aéreos del Estado en el Perú, que desde su nacimiento se vio evidenciado y que en la actualidad se mantienen algunos de estos desafíos. Sin embargo, desde la experiencia de otros países, se ha podido comprender lo favorable que es establecer criterios de preparación y alistamiento estándar para los medios aéreos del Estado, el cual favorece en gran medida a un mejor empleo conjunto, a la economía y gestión de los medios asignados y a facilitar, a partir de una autoridad representativa de ser necesario, al establecimiento de mejores niveles de coordinación con la aeronáutica civil, que en algunos países como el Perú resulta desafiante.

REFERENCIAS

- AAAES. (2019). *Autoridad Aeronautica de Aviación de Estado*. Obtenido de Fuerza Aérea Colombiana: <https://www.fac.mil.co/aaaes> Circular OACI 330-AN/189. (2011). *Cooperación cívico-militar para la gestión*. Montreal: Organización de Aviación Civil Internacional - OACI.
- De la Jara, C. (1977). En *Historia de la aeronáutica del Perú* (págs. 542-546). Lima.
- Decreto Legislativo N° 1139. (2012). *Ley de la Fuerza Aérea del Perú*. Perú: Poder Ejecutivo.
- Decreto Legislativo N° 1136. (10 de diciembre de 2012). *Ley del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*. Lima, Perú.
- Decreto N° 2937. (2010). *Designación de la autoridad aeronáutica de*

- la aviación del Estado*. Bogotá, Colombia: Poder Ejecutivo, Ministerio de Transporte de Colombia.
- España, Ministerio de Defensa. (Abril de 2019). *Investigar y prevenir*. Obtenido de <http://www.defensa.gob.es/Galerias/gabinete/red/2019/04/p-46-47-red-360-citaam.pdf>
- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de Argentina. (2019). *Dirección General de Aeronavegabilidad Militar Conjunta del EMCFFAA*. Obtenido de <http://www.fuerzas-armadas.mil.ar/Dependencias-DIGAMC.aspx>
- Fuerza Aérea del Perú. (2019). *100 años del origen de la Fuerza Aérea del Perú* (1ª ed.). Lima, Perú: K&R Editores e Impresiones S.A.C. Ley 27261. (10 de mayo de 2000). *Ley Aeronáutica Civil*. Lima, Perú.
- Ley N° 11,182. (2005). ley que crea la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC). Brasilia, Brasil.
- Ley N° 7.565. (19 de diciembre de 1986). *Código Brasileño de Aeronáutica*. Brasilia: Ministerio Aeronáutica.
- OACI. (1944). Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Doc 7300/9. Chicago, EE.UU: Organización de las Naciones Unidas.
- Plan Estratégico 2016-2023. (2016). *Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile - DGAC*.
- RICA 20-1/2016. (2016). Reglamento interno do departamento de controle do espaço aéreo. Ministerio da Defesa. Brasil: Ministerio de Defensa del Brasil.
- Secretaría de Gestión Pública. (2013). Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021. *Presidencia del Consejo de Ministros*. Lima, Lima, Perú.