



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/5 — NE/20
14/04/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Navegación aérea
5.7 Otros asuntos de navegación aérea**

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) DE BAHAMAS

(Presentada por Bahamas)

| RESUMEN EJECUTIVO | |
|--|---|
| Esta nota de estudio presenta información a la Reunión sobre el proceso que se ha estado llevando a cabo para el establecimiento de un Memorándum de entendimiento (MOU) entre Bahamas y Estados Unidos para la gestión de la Región de información de vuelo (FIR) de Bahamas. | |
| Acción: | Comentarios de la DCA/NACC |
| <i>Objetivos Estratégicos:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Resolución de la Asamblea A37-15• Cobertura Radar de la FIR Bahamas |

1. Introducción

1.1 En 1952 se convocó una reunión especial en La Habana, Cuba, en la que participaron Bahamas, la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos y autoridades de aviación de Cuba. Durante dicha reunión se redujo la configuración del Espacio aéreo control de Bahamas (BCA) de superficie a ilimitado, y de comprender el territorio de Bahamas entero a un área de aproximadamente doscientas millas entre las fronteras a un límite superior de seis mil (6,000) pies. Además, se determinó que la FAA proporcionaría servicios de navegación aérea (incluyendo servicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento) para aeronaves operando en los aeropuertos de Bahamas más allá de los límites de BCA establecido y aeronaves de sobrevuelo en el espacio aéreo de Bahamas. Este espacio aéreo está designado actualmente como el espacio aéreo Miami Oceanic (este). Es importante notar que el único ajuste mayor al BCA tuvo lugar durante 1986 cuando el Área de control terminal (TMA) se introdujo con la llegada de control de aproximación radar.

1.2 Por lo tanto, la jurisdicción del Departamento de Aviación Civil (CAD) de Bahamas recae dentro del control de espacio aéreo (límite inferior 1,500 pies, límite superior 6,000 pies), el área de control terminal de Nassau (límite superior 12,000 pies), y el área de control terminal de Freeport Terminal de 1,500 pies hasta una altitud de 6000 pies.

1.3 La FAA ejerce control positivo desde el de Centro de Control de Tránsito de Rutas Aéreas (ARTCC) de Miami, sobre el espacio aéreo de Bahamas para todo el tránsito aéreo que opera dentro y sobrevuela a través del espacio aéreo Miami Oceanic. El ARTCC de Miami proporciona los servicios usando comunicaciones aire-tierra y sistemas de vigilancia aéreos ubicados en la FIR Miami Oceanic – esencialmente en Bahamas (comunicaciones para Freeport y radar y comunicaciones para Nassau). De igual importancia, Bahamas ha instalado VSAT en los siguientes sitios: aeropuertos Nassau y Grand Bahama Internacional, San Salvador. Las VSAT en los aeropuertos de Family Island se utilizan esencialmente para comunicaciones orales, tierra a tierra, y aire-tierra entre pilotos y controladores en los servicios de tránsito aéreo de Nassau.

1.4 Bahamas también comparte datos con la FAA a través de un sistema calificado como digitalizador común, y otras agencias de EE.UU. involucradas son:

- a) *US Homeland Security* que apoya a la defensa y requisitos contra el terrorismo.
- b) Búsqueda y Salvamento, como los Guardacostas de EE.UU.

1.5 El Congreso de EE.UU. aprobó recientemente un aumento tanto en las cuotas de usuarios tanto Océánicos como en ruta con respecto a aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo nacional de EE.UU, lo que incluye el espacio aéreo Miami Oceanic.

16 En 2006, la FAA presentó una propuesta de Proveedor de Servicios de Navegación Aérea a Bahamas, que estipulaba que Estados Unidos continuara proporcionando Servicios de tránsito aéreo (ATS) para el espacio aéreo superior; y que el Gobierno de Bahamas (GOB) rembolsara a la FAA a partir de las cuotas a los usuarios recabadas por una tercera parte designada. Desde entonces comenzó un dialogo oficial el 26 de marzo de 2014 en el Ministerio de Relaciones Exteriores en Nassau, Bahamas con la esperanza de finalmente formalizar un acuerdo entre ambos Estados miembro de la OACI.

2. La Propuesta del Departamento de Aviación Civil de Bahamas

2.1 Bajo el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el Convenio de Chicago), cada Estado tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo sobre su territorio. Si bien la soberanía nacional no puede ser delegada, la responsabilidad del suministro de servicios de tránsito aéreo puede ser delegada. La Resolución de la Asamblea A37-15 (refiérase al **Apéndice**) especifica que un Estado que delega a otro Estado la responsabilidad de proporcionar servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo encima de su territorio lo realiza sin menoscabo de su soberanía.

2.2 La soberanía de un Estado es un principio fundamental de la ley internacional. La soberanía es dinámica, evoluciona con el desarrollo del medio global institucional. El término de soberanía dentro de la Aviación se refiere a la propiedad del espacio aéreo. En otras palabras se interpreta como la competencia exclusiva de un Estado de ejercer sus poderes legislativo, administrativo y judicial dentro de su espacio aéreo nacional.

2.3 La soberanía nacional no puede ser delegada, pero la responsabilidad del desempeño de las responsabilidades funcionales, tales como el suministro de servicios de navegación aérea, puede ser delegada a terceros. Los Estados conservan completa libertad de designar a una tercera parte proveedor de servicio, ya sea una entidad nacional o extranjera. Los Estados por lo tanto pueden instituir un MOU entre

organizaciones extranjeras y aun así no abandonar el derecho de soberanía. El Estado que delega prescribe las condiciones bajo las cuales se acuerda la delegación, y la delegación puede ser revocada en cualquier momento. Estos derechos y obligaciones de un Estado de delegar sus responsabilidades de proporcionar servicios de tránsito aéreo sobre su territorio, y que al hacerlo no constituye un menoscabo de su soberanía, fueron reconocidos una vez más durante la Asamblea de la OACI de 2010 como aparece en su Resolución 37-15.

2.4 Bahamas, durante el diálogo oficial de marzo de 2014, presentó una propuesta a la FAA para el suministro continuo de servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo superior de Bahamas con los siguientes componentes:

- *Establecer un suministro de una duración mínima de diez (10) años (opción de ampliar dependiendo del avance de la FIR Bahamas);*
- *Instituir compartición del ingreso equitativo con base en una fórmula a acordar entre las partes;*
- *Elaborar un acuerdo sobre ingresos a revisarse regularmente (ciclo de 3 años);*
- *Exoneración de los transportistas de Bahamas de la cuota de sobrevuelo (o sistema de reembolso) por operar en su espacio aéreo nacional;*
- *Reconocimiento del hecho que Bahamas busca ampliar el espacio aéreo existente e incluir todos sus territorios dentro de la FIR;*
- *Formalizar un acuerdo en un instrumento bilateral adecuado (v.gr. MOU/MOA)*

3. Desarrollos de los servicios de tránsito aéreo en Bahamas

3.1 Bahamas ha asumido ahora las responsabilidades ATS de Grand Bahama y más recientemente está en el proceso de transitar a la apertura de la nueva torre de control y terminal en el Aeropuerto Marsh Harbour.

4. Nuevos Sistemas de Comunicaciones, Navegación, Vigilancia y Gestión del Tránsito aéreo

4.1 Un contrato tripartita entre el GOB, la OACI y Sistemas Indra de España se firmó el 5 de mayo de 2013 para la adquisición, instalación y operación de un nuevo Radar primario de vigilancia (PSR) de Banda S instalado, un radar secundario de vigilancia de monopulso (MSSR), Modo S capaz, y un servicio de Control de aproximación (APP) y todos auxiliares y equipo de servicios radar para el Aeropuerto Internacional Lynden Pindling (de Nassau).

4.2 La instrucción técnica inicial comenzó en España en los periodos de octubre de 2013 y febrero de 2014. Se seleccionó una combinación de empleados técnicos operacionales y de instalaciones y servicios de aerovías para recibir la instrucción. Se espera que ésta continúe los próximos meses previos al lanzamiento y operación en vivo del Radar. Bahamas también recibirá un simulador de Torre 3D para realizar instrucción de tránsito aéreo para todos los empleados técnicos. Se espera que la instalación tomará 14 meses ya que la construcción comenzará en abril de 2014. Este hito principal permitirá a Bahamas posiblemente aventurarse en un Centro de Instrucción TRAINAIR *Plus* de la OACI para proporcionar instrucción de tránsito aéreo a través del Caribe.

4.3 Bahamas en 2012 adquirió con éxito e instaló un Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (AMHS) de UBITECH. El sistema proporcionó una mejora a los sistemas de comunicación, lo que abrió la puerta a mayores mejoras de los servicios de tránsito aéreo dentro del archipiélago de las Islas Bahamas. El sistema actual es manejado por personal técnico de la sección de instalaciones y servicios de aerovía, con instrucción sobre mantenimiento adicional y

mantenimiento proporcionado por UBITECH.

5 Reclutamiento y Instrucción de Operaciones y Personal Técnico

5.1 Un ejercicio de reclutamiento está realizándose en Bahamas para contratar a diez (10) Controladores de Tránsito aéreo aprendices adicionales y como este ejercicio está casi completado, el Gobierno está comprometido a asegurar que este ejercicio sea continuo para asegurar que se tiene la fuerza laboral calificada y los recursos necesarios para proporcionar efectivamente servicios de tránsito aéreo de calidad y profesionales a una industria aeronáutica creciente.

5.2 El Ministerio de Transporte y Aviación (MTA) recientemente se embarcó en una serie de iniciativas institucionales, legales y de políticas que constituyen una puesta a punto de la política existente del sector aéreo. Estos cambios reflejan la necesidad de modernizar las políticas y arreglos institucionales del sector para dar cabida a la participación del sector privado en el financiamiento y gestión de la infraestructura aeroportuaria para cumplir con las obligaciones del país como miembro de la OACI.

6 Coordinación con la OACI, FAA y otras partes interesadas

6.1 Al principio, un Equipo de Implementación de la FIR Bahamas compuesto por el MTA y CAD y expertos considerados apropiados por el Gobierno de Bahamas, elaboraron una propuesta para el establecimiento de un MOU sobre los detalles enlistados arriba. Además, el MTA buscará la asistencia de la OACI con respecto a la ampliación de la FIR Bahamas, con todos los Estados vecinos en la región en lo que se busca finalizar la propuesta.

6.2 Actualmente se están realizando las consultas adecuadas con la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), asegurando que todos los usuarios del espacio aéreo como las aerolíneas y explotadores de aeronaves internacionales se mantengan informados previo a cualquier cambio que se implemente.

7 Beneficios para Bahamas

7.1 Los beneficios para Bahamas son los siguientes:

1. *Ejercicio de control regulatorio y suministro de NAS/ATM sobre su espacio aéreo soberano (en cooperación con socio seleccionado);*
2. *Fuente de ingreso consistente y fiable (dependiendo de la fórmula de cuota para usuario empleada);*
3. *Ingreso para financiar los costos operacionales de la FIR y llevar el paso a los desarrollos tecnológicos en el suministro de ANS, lo que asegurará un mantenimiento adecuado de niveles de habilidad para los servicios proporcionados;*
4. *Creación de empleo directo para un número significativo de personas en alta tecnología en la industria de la aviación y servicios de apoyo;*
5. *Oportunidades de proporcionar apoyo en instrucción a otros Estados regionales y para construir capacidades;*
6. *Asistir a cumplir con todas las SARPS de la OACI del Anexo 17 y Anexo 14 para facilitar las operaciones de los (28) aeropuertos propiedad del Gobierno y (18) puertas de entrada.*

8 Acciones propuestas

8.1 Se apreciaría recibir comentarios de la reunión DCA/NACC. La meta es obtener la aprobación de la OACI del concepto propuesto por el CAD. En el ínterin, se elaborará un MOU detallado entre Bahamas y Estados Unidos y se presentará a la OACI para aportes y no objeción final una vez que ambos países finalicen el instrumento de propuesta.

APÉNDICE
RESOLUCIÓN A37-15 DE LA ASAMBLEA DE LA OACI

A37-15: 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 A36-13, 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 36º 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 A36-13, Apéndices A a W inclusive, y ha enmendado la declaración para reflejar las decisiones tomadas durante el 37º 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 37º 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.

COBERTURA RADAR FIR BAHAMAS

