

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 36: Informe sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el GNSS

**INFORME SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO JURÍDICO
RESPECTO A LOS SISTEMAS CNS/ATM, INCLUYENDO EL GNSS**

RESUMEN

En la presente nota se informa a la Asamblea acerca de la labor relativa a los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 32° período de sesiones, la Asamblea adoptó en 1998 la Resolución A32-20: *Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS*, en la que encargó al Consejo y al Secretario General que, dentro de su respectivas competencias y comenzando con un grupo de estudio de la Secretaría, consideraran, entre otras cuestiones, la elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la explotación de los sistemas GNSS, incluyendo la posibilidad de un convenio internacional con ese fin. En septiembre/octubre de 2001, basándose en la A33-WP/34: Informe sobre el progreso en el establecimiento de un marco jurídico con respecto a los sistemas CNS/ATM incluyendo GNSS, la Asamblea decidió en su 33° período de sesiones, entre otras cuestiones, lo siguiente:

- a) que continuara la labor relativa a los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM a fin de finalizar el concepto de un marco contractual para dichos sistemas como marco provisional e indicar el camino hacia su implantación, incluida la consideración de un convenio internacional, teniendo en cuenta la orientación siguiente de:
 - 1) tener en cuenta la dependencia de los Estados respecto de terceros para proporcionar total o parcialmente sus servicios CNS/ATM;
 - 2) considerar atentamente los tipos de relaciones que los Estados deberían tener con los proveedores de servicios o elementos de servicios; y

- 3) asegurarse de que los Estados sean plenamente responsables respecto a los servicios proporcionados en su nombre de conformidad con el Convenio de Chicago; y
- b) que se presentara un informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

1.2 De conformidad con esa decisión, el Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM finalizó su labor en enero de 2004. Examinó el marco jurídico actual aplicable a los sistemas CNS/ATM, identificó algunos puntos débiles, analizó en detalle un marco contractual para los sistemas y estudió la posibilidad de un convenio internacional para ese fin. El informe final sobre la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se incluye en el **Apéndice**.

2. PUNTOS PRINCIPALES DEL INFORME FINAL DEL GRUPO DE ESTUDIO

2.1 En la Parte I del Informe final, se describe el marco jurídico actual aplicable a los sistemas CNS/ATM. La labor del grupo de estudio se basó en la premisa de que generalmente se acepta que no existe un obstáculo jurídico para la implantación de los sistemas CNS/ATM y que ninguna característica inherente a dichos sistemas los hace incompatibles con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago 1944; en adelante “Convenio de Chicago”). También existe consenso en cuanto a que el Convenio de Chicago y sus Anexos se aplican a los sistemas CNS/ATM y que el GNSS será compatible con el Convenio de Chicago, sus Anexos y otros principios de derecho internacional. Entre otros elementos del marco jurídico actual, se incluyen la Declaración sobre la política general del Consejo de la OACI; el intercambio de cartas de la OACI con los Estados Unidos y la Federación de Rusia, respectivamente, y la Resolución A32-19 de la Asamblea: *Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS* (véase el párrafo 2.1 del Informe final). El marco jurídico actual incluye además el derecho interno, dado que algunos aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se rigen por el derecho interno, particularmente con relación a las normas de responsabilidad civil. El grupo concluyó que la implantación del GNSS no afecta a la responsabilidad que les cabe a los Estados con sujeción al Artículo 28 del Convenio de Chicago en lo que respecta a la provisión de servicios de navegación aérea dentro de sus respectivos espacios aéreos. El grupo reconoció además que, al proveer los servicios según se establece en el Artículo 28, cuando se implante el GNSS, la mayoría de los Estados deberán utilizar las señales en el espacio, y su aumentación, que le proporcionen otros. Por consiguiente, debería establecerse un vínculo entre el o los proveedores de señales y los Estados con jurisdicción, con sujeción al Artículo 28. El Informe final del grupo trata además de cuestiones relativas a la certificación, autorización para el uso de las señales, servicios y otras instalaciones, y delegación de responsabilidad.

2.2 En la Parte II del Informe final, se identifican algunos puntos débiles del marco jurídico actual relativos a la responsabilidad civil. Si bien el derecho sustantivo puede ser razonablemente adecuado para determinar o asignar la responsabilidad civil por los accidentes debidos a fallas o al funcionamiento defectuoso de los sistemas GNSS, las normas de procedimiento, y en particular, las aplicables a la jurisdicción quizás no sean suficientes para entablar acciones judiciales contra todas las partes para asegurar que, en esas causas, se otorgue una indemnización rápida y equitativa. En particular, la aplicación de la doctrina de la inmunidad soberana y los principios conexos en muchos casos pueden tornar difícil o imposible entablar una acción judicial contra Estados extranjeros o entidades gubernamentales extranjeras que proporcionan señales, instalaciones y servicios ATC o GNSS fuera de sus países.

2.3 La Parte III del Informe final refleja la consideración de un marco contractual, en la que se centró la labor del grupo de estudio. Un marco contractual puede establecer un vínculo entre el

proveedor o los proveedores de señales y el Estado con jurisdicción, con sujeción al Artículo 28 del Convenio de Chicago, en lo que respecta a los términos y condiciones que rigen la provisión de servicios GNSS. Un marco contractual también puede establecer las disposiciones necesarias relativas a la responsabilidad civil. Tras un análisis pormenorizado, el grupo de estudio convino en un conjunto de disposiciones contractuales en forma de **“Proyecto de marco contractual relativo a la provisión de servicios GNSS”**, incluido como **Adjunto F** del Informe final del grupo. Si bien el Proyecto de marco contractual contó con el apoyo de la mayoría del grupo, existen diferencias con respecto al ámbito de aplicación y el carácter obligatorio del marco. Algunos miembros consideraron que el marco es un modelo de contrato opcional y no vinculante, que los Estados y otras partes se reservan el derecho de aceptar o no. Otros miembros consideraron que, para mantener el nivel de uniformidad deseado y para otorgar garantías esenciales de confianza en los sistemas CNS/ATM, el marco debería contener una serie de elementos comunes obligatorios vinculantes para las partes, en forma de un acuerdo gubernamental, y que, en el futuro, podría evolucionar gradualmente hasta constituir un convenio internacional.

2.4 La Parte IV del Informe final se refiere a la consideración de un convenio internacional. A pesar de las extensas deliberaciones que tuvieron lugar durante varias reuniones, el Grupo no logró un consenso sobre ese asunto. Una de las posturas era que, dado que un gran número de Estados habría de autorizar el uso de señales GNSS sobre las que no tendría control, el único modo de garantizar la confianza en el sistema sería comprometer tanto a los proveedores como a los usuarios a que aceptaran ciertos derechos y responsabilidades contenidos en un instrumento jurídico internacional vinculante. Se señaló además que la cuestión de la responsabilidad civil constituye un elemento esencial del marco jurídico para el GNSS. Una segunda postura sostenía que el marco jurídico actual de la OACI, es decir el Convenio de Chicago y sus Anexos, era adecuado y no se habían detectado en él deficiencias que impidieran la implantación de los sistemas CNS/ATM. Era innecesario establecer un nuevo sistema de responsabilidad civil universal o un convenio de responsabilidad civil para el GNSS, dado que no existían indicios de que el régimen de responsabilidad civil actual, con sujeción al derecho interno, no pudiera aplicarse al GNSS. Un tercer grupo de miembros compartía con el primero la aspiración de crear un nuevo convenio internacional, y ciertamente consideraba que esa era la solución necesaria a largo plazo para la cuestión de un marco jurídico para el GNSS. Al mismo tiempo, consideraban que un marco contractual obligatorio podría servir como solución provisional entre el *statu quo* y la elaboración a largo plazo de un convenio internacional.

2.5 En resumen, en el grupo de estudio había dos corrientes de pensamiento con respecto a un convenio internacional como marco jurídico a largo plazo para regir el funcionamiento de los sistemas GNSS: una era que, en ese momento, no se contaba con experiencia suficiente respecto de la implantación de los sistemas CNS/ATM, y en particular el GNSS, y que, por consiguiente, era prematuro elaborar y redactar un convenio internacional, la otra opinión era que un convenio internacional, era necesario y conveniente.

2.6 En la Parte V del Informe final, se analizan algunas cuestiones relativas a las comunicaciones y la vigilancia.

3. **EXAMEN DEL INFORME FINAL DEL GRUPO DE ESTUDIO POR PARTE DEL CONSEJO**

3.1 Cuando el Consejo consideró el Informe final del grupo de estudio, el 5 de marzo de 2004, durante la novena sesión de su 171º período de sesiones, se propuso que, puesto que no se había logrado un consenso acerca de la necesidad de contar con un convenio internacional, el Consejo reconociera que los estudios de la OACI sobre los aspectos jurídicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM habían sido exhaustivos y recomendara al 35º período de sesiones de la Asamblea que la OACI considerara completa su investigación jurídica y centrara sus esfuerzos en los aspectos técnicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM, al menos para el trienio venidero. Algunos Representantes

en el Consejo apoyaron también la postura de que era prematuro aún elaborar y redactar un convenio internacional.

3.2 Otra postura sostenía que el estudio acerca de los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM debía continuar. Dado que las radiocomunicaciones por satélite en última instancia deberían convertirse en el instrumento único para su uso en la gestión del tránsito aéreo, debería reconocerse la necesidad de contar con acuerdos internacionales nuevos que rijan la implantación y el funcionamiento del futuro GNSS. Tales acuerdos proporcionarían, en particular, una seguridad jurídica adecuada a los Estados que dependieran de las señales provistas por otros para cumplir con sus obligaciones, en el marco del Artículo 28 del Convenio de Chicago. Tales acuerdos deberían proporcionar además un marco completo, coherente y coordinado respecto de la responsabilidad civil por las actividades relativas al GNSS.

3.3 Se señaló asimismo que los tres enfoques mencionados en el párrafo 2.4 podían considerarse como cuatro enfoques, dado que el tercero, es decir el que abogaba por un marco contractual, comprendía dos opciones separadas y distintas: un enfoque flexible y un enfoque vinculante. En el enfoque flexible, se redactarían algunos modelos de cláusulas y les correspondería a las partes en la negociación decidir si las utilizaban o no en el contrato. En el enfoque vinculante, el marco contractual debería incluir una serie de elementos comunes obligatorios vinculantes para todas las partes. Por consiguiente, el marco contractual debería incluir un acuerdo marco entre los Estados a nivel gubernamental, principalmente para definir los elementos comunes obligatorios.

3.4 En conclusión, el Consejo observó que el asunto de los aspectos jurídicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM es de suma importancia. Este asunto, que resulta complejo no sólo desde el punto de vista jurídico sino también desde la perspectiva tecnológica y técnica, constituye una de las cuestiones del Programa general de trabajo del Comité Jurídico aprobado por la Asamblea y examinado por el Consejo anualmente. Le corresponde a la Asamblea, en su 35º período de sesiones, determinar qué medida ulterior correspondería adoptar. El Consejo subrayó además la necesidad de distinguir entre los dos enfoques con respecto al marco contractual que se indican en el párrafo 3.3 de la presente nota.

4. **REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LA DECISIÓN PROPUESTA**

4.1 Las repercusiones financieras de la labor que ha de realizarse sobre este tema dependen de la decisión que adopte la Asamblea en el marco del apartado 5.1 b).

5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la presente y de su apéndice; y
- b) proporcionar orientación, según se considere apropiado, en cuanto a la labor a realizar al respecto.

APÉNDICE

INFORME FINAL SOBRE LA LABOR DEL GRUPO DE ESTUDIO DE LA SECRETARÍA SOBRE LOS ASPECTOS JURÍDICOS DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se creó de conformidad con una decisión del Consejo, adoptada en la 10ª sesión de su 154º período de sesiones (véase la C-DEC 154/10), con el respaldo de la Resolución A32-20 de la Asamblea: *Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS*, en la que se encarga al Consejo y al Secretario General, dentro de sus respectivas competencias y comenzando con un grupo de estudio de la Secretaría, que:

- “a) aseguren una rápida aplicación de las recomendaciones de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, así como de aquellas formuladas por el Grupo de expertos jurídicos y técnicos sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los GNSS (LTEP), particularmente las que se refieren a asuntos institucionales y cuestiones de responsabilidad; y
- b) consideren la elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la explotación de los sistemas GNSS, incluyendo la posibilidad de un nuevo Convenio internacional con ese fin y presenten propuestas para dicho marco con suficiente tiempo para que puedan ser debatidas en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.”

1.2 En su 33º período de sesiones, en 2001, la Asamblea decidió que se profundizara la labor sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM para completar el concepto de un marco contractual para los CNS/ATM como marco provisional y sentar las bases para su implantación.

1.3 El grupo celebró 11 reuniones entre 1999 y enero de 2004 para analizar los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, en particular los relativos al GNSS.

1.4 El sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), uno de los elementos clave de los sistemas CNS/ATM, es un sistema mundial de determinación de la posición y la hora que incluye constelaciones de satélites, receptores de aeronave y la supervisión de la integridad del sistema, aumentada según sea necesario para apoyar la performance de navegación requerida para la fase concreta de la operación. Actualmente están en funcionamiento dos sistemas de navegación por satélite: el sistema mundial de determinación de la posición (GPS), desarrollado por los Estados Unidos, y el sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS), desarrollado por la Federación de Rusia. También se está desarrollando un nuevo sistema en Europa, llamado Galileo, con miras a introducirlo como nuevo elemento del GNSS en 2008.

1.5 La consideración de los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se ha basado en los supuestos básicos siguientes: 1) El GNSS a largo plazo, producto de la evolución de los sistemas actuales, estará compuesto de sistemas mundiales y regionales diferentes. 2) Estos sistemas pueden estar controlados por civiles, militares o ambos. 3) El GNSS a largo plazo incluirá elementos básicos (señales en el espacio

primarias) y sistemas de aumentación. En este contexto, el grupo de estudio de la Secretaría examinó el marco jurídico actual aplicable a los sistemas CNS/ATM, identificó ciertas deficiencias, examinó en detalle un marco contractual para los sistemas y estudió la posibilidad de elaborar un convenio internacional para ese fin.

2. PARTE I – MARCO JURÍDICO ACTUAL

2.1 La labor del grupo de estudio se basó en la premisa, generalmente aceptada, de que no existe ningún obstáculo jurídico para la implantación de los sistemas CNS/ATM y que ninguna característica inherente a los sistemas CNS/ATM los hace incompatibles con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944; en adelante, el “Convenio de Chicago”). (*Informe del 28º período de sesiones del Comité Jurídico*, Doc 9588 – LC/188, 3-12). También existe consenso en que el Convenio de Chicago y sus Anexos se aplican a los sistemas CNS/ATM y en que el GNSS será compatible con el Convenio de Chicago, sus Anexos y otros principios de derecho internacional. Asimismo, la OACI ha adoptado o concluido:

- 1) la *Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM* (aprobada por el Consejo el 9 de marzo de 1994), cuya copia se reproduce como **Adjunto A** al presente informe;
- 2) el intercambio de cartas entre la OACI y los Estados Unidos de América con respecto al GPS, del 14 y 27 de octubre de 1994, cuyas copias se reproducen como **Adjunto B** al presente informe;
- 3) el intercambio de cartas entre la OACI y la Federación de Rusia con respecto al GLONASS, del 4 de junio y 29 de julio de 1996, cuyas copias se reproducen como **Adjunto C** al presente informe;
- 4) la Resolución A32-19 de la Asamblea: *Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS* (en adelante, la «Carta»), cuya copia se reproduce como **Adjunto D** al presente informe.

2.2 Convenio de Chicago

2.2.1 A la luz de sus deliberaciones, el grupo de estudio extrajo las siguientes conclusiones y formuló las siguientes recomendaciones:

2.2.2 Responsabilidad de conformidad con el Artículo 28

2.2.2.1 Con sujeción al Artículo 28 del Convenio de Chicago, los Estados contratantes se comprometen a proveer en su territorio instalaciones y servicios para la navegación aérea, de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La implantación del GNSS no afecta a la responsabilidad que les cabe a los Estados con sujeción al Artículo 28 en cuanto a la provisión de servicios de navegación aérea dentro de sus respectivos espacios aéreos. Los Estados que se hayan comprometido a procurar la provisión de instalaciones de navegación aérea en su territorio, ya sea utilizando sus propias señales, servicios o instalaciones o procurando su provisión por otros, siguen siendo responsables con sujeción al Artículo 28 del Convenio. Tras la implantación del GNSS, al proveer esos servicios, la mayoría de los Estados tendrían que depender de las señales en el espacio y su aumentación proporcionadas por otros. En ese sentido, se plantea la cuestión de si la implantación del GNSS implicaría también disposiciones adicionales para establecer un vínculo entre el proveedor o proveedores de las señales y el Estado que tiene jurisdicción, con sujeción al Artículo 28. El grupo de estudio manifestó que, al implantar el GNSS, un Estado contratante debería asegurarse de que se cumple con los SARPS pertinentes de la OACI con respecto a lo siguiente: a) las

señales en el espacio, b) sus propias instalaciones de implantación y c) el equipo y procedimientos de los explotadores. El grupo recomendó que se aplicaran los procedimientos establecidos en las Recomendaciones 1 a 7 del LTEP (véase el **Adjunto E** al presente informe) para facilitar el proceso de adopción de decisiones de los Estados contratantes al respecto.

2.2.3 **Certificación**

2.2.3.1 De conformidad con la responsabilidad que les impone el Artículo 28, los Estados que proporcionan señales en el espacio, o bajo cuyas jurisdicciones se proporcionan esas señales, deberían certificar las señales en el espacio declarando que se ajustan a los SARPS de la OACI, y el Estado que tiene jurisdicción con sujeción al Artículo 28 debería garantizar que el equipo de aviónica, las instalaciones terrestres y los requisitos de instrucción y licencias cumplen con los SARPS de la OACI.

2.2.4 **Autorización del uso de señales, servicios u otras instalaciones**

2.2.4.1 Cuando proporcionen instalaciones de navegación aérea, los Estados que utilicen señales, servicios u otras instalaciones provistas por otros, incluidos otros Estados y organizaciones internacionales, deberían exigir que el uso de tales señales, servicios u otras instalaciones provistas por otros en el espacio aéreo esté sujeto a autorización. De acuerdo con las recomendaciones del LTEP (en particular, las Recomendaciones 1 a 8) y la práctica incipiente, y con sujeción a un estudio más a fondo, al autorizar el uso de señales GNSS para la navegación aérea, los Estados deberían tener en cuenta cuestiones tales como:

- a) aplicación de los procedimientos de gestión de la seguridad operacional;
- b) certificación de conformidad con los SARPS de la OACI;
- c) compromisos relativos a la disponibilidad continua de la señal;
- d) otorgamiento de licencias e instrucción;
- e) coordinación y procedimientos para contingencias; y
- f) establecimiento de canales de intercambio de información.

2.2.5 **Delegación de la responsabilidad**

2.2.5.1 El grupo concluyó que, para la implantación de sistemas CNS/ATM, actualmente no se justifica enmendar el Artículo 28 del Convenio de Chicago. El Artículo 28 no impide a los Estados contratantes que deleguen en otro Estado la responsabilidad de establecer y proveer servicios de navegación aérea en regiones de información de vuelo, áreas de control o zonas de control que se extiendan sobre los territorios de dichos Estados contratantes. El párrafo 2.1.1 del Anexo 11 al Convenio prevé dicha delegación. Esas disposiciones, así como también los arreglos contractuales, pueden servir de base para la delegación de la responsabilidad relativa a la provisión de servicios de navegación aérea de un Estado en otro Estado o en una entidad.

2.2.6 **Distinción entre “responsabilidad” y “responsabilidad civil”**

2.2.6.1 El grupo también señaló que la responsabilidad, según se establece en el Artículo 28, no debería considerarse equivalente a responsabilidad civil. Desde el punto de vista del derecho internacional, el Artículo 28 rige la relación entre Estados únicamente y no reconoce a las personas de derecho privado una

causa para reclamar una indemnización por daños. Esas reclamaciones deberían tramitarse en el ámbito del derecho interno aplicable.

2.3 **Declaración del Consejo sobre la política general**

2.3.1 El Consejo de la OACI aprobó el 9 de marzo de 1994 su *Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM*, que sentó las bases de algunos principios jurídicos que han de aplicarse a los servicios GNSS, incluidos los principios de accesibilidad universal sin discriminación; soberanía, autoridad y responsabilidad de los Estados contratantes; responsabilidad y función de la OACI; continuidad y calidad de servicio; y recuperación de costos. También se abordan las cuestiones de cooperación técnica, arreglos institucionales e implantación, sistema mundial de navegación por satélite, y organización y utilización del espacio aéreo.

2.4 **Intercambio de cartas con los Estados Unidos y la Federación de Rusia**

2.4.1 El Consejo de la OACI intercambió luego cartas con los Estados Unidos con respecto al GPS, en octubre de 1994, y con la Federación de Rusia, con respecto al GLONASS, en junio y julio de 1996. Ambos países han ofrecido sus sistemas para que los utilice la comunidad internacional, sin imponer derechos directos por su utilización por un período de al menos 10 años, en el caso del GPS, y de 15 años, en el caso del GLONASS. En esas cartas se reiteran ciertos principios de la Declaración sobre la política general mencionada en el párrafo precedente, como la provisión de señales de manera no discriminatoria a todos los usuarios de la aviación civil, el mantenimiento de la integridad y fiabilidad del servicio, y el reconocimiento de los derechos de cualquier Estado a controlar las operaciones de las aeronaves e imponer la aplicación de las reglas de seguridad que correspondan dentro de su espacio aéreo soberano.

2.5 **La Carta**

2.5.1 En octubre de 1998, basándose en la labor del LTEP, la Asamblea adoptó, en su 32º período de sesiones, la Resolución A32-19: *Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS*. La Carta contiene principios fundamentales que se aplicarán en la implantación y explotación de los servicios GNSS.

2.5.2 Con respecto al rango de la Carta, según una corriente de pensamiento dentro del grupo de estudio, si bien la Carta era una declaración significativa, no era vinculante. Según otra corriente, el valor jurídico de la Carta no debía subestimarse. Una Carta adoptada unánimemente en forma de resolución de la Asamblea no carecía de efectos jurídicos. El factor clave era la voluntad de los Estados de convenir en ciertas normas de conducta, no la forma que adoptaron tales normas.

2.5.3 Los debates que siguieron a la adopción de la Carta se centraron en torno de la cuestión de si deberían adoptarse disposiciones ulteriores con respecto al marco jurídico de largo plazo aplicable a los sistemas CNS/ATM, y de ser así, de qué modo.

2.6 **Derecho interno**

2.6.1 Actualmente, algunos aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se rigen por el derecho interno aplicable, en particular con relación a la cuestión de la responsabilidad civil. En el contexto del marco jurídico actual, el grupo de estudio examinó el derecho interno de algunos Estados que representan a distintos sistemas jurídicos con relación a las normas relativas a la responsabilidad civil que se aplicarían a las actividades del GNSS. El examen indicó que el derecho sustantivo que regía la responsabilidad civil de las entidades de control de tránsito aéreo (ATC), que probablemente se aplicaría en caso de falla o funcionamiento

defectuoso del GNSS, se basaba en todos los casos en principios relativos a la culpa. En particular, se basaba en la negligencia (acción u omisión indebida; en el caso de un Estado, negligencia grave) y exigía prueba de la culpa de la entidad de ATC, o de sus empleados o agentes.

3. PARTE II – PUNTOS DÉBILES DEL MARCO JURÍDICO ACTUAL CON RELACIÓN A LA RESPONSABILIDAD CIVIL

3.1 Basándose en el examen del marco jurídico actual que se describe en la Parte I de la presente, el grupo analizó si existían puntos débiles, en particular con relación a la responsabilidad civil por accidentes causados por fallas o funcionamiento defectuoso del GNSS.

3.2 Principios que rigen la responsabilidad civil

3.2.1 Basándose en el estudio mencionado en el párrafo 2.6.1, el grupo de estudio expresó la opinión de que, en la provisión de instalaciones GNSS dentro de su territorio, los Estados siguen siendo civilmente responsables, con sujeción al derecho interno, por pérdidas o daños ocasionados por su propia culpa o negligencia, o la de sus agentes, ya sea que provean sus propias señales, servicios o instalaciones o que los hagan proveer por terceros, en la medida en que se pruebe esa culpa o negligencia.

3.2.2 Asimismo, los Estados o las organizaciones internacionales que provean señales, servicios u otras instalaciones GNSS a otros Estados son civilmente responsables, con sujeción al derecho interno, por los daños ocasionados por su culpa o negligencia o la de sus agentes.

3.2.3 Por consiguiente, los Estados deberían garantizar, en sus legislaciones nacionales, que las personas que sufran daños como resultado de la culpa o negligencia del Estado, o de sus agentes, en la provisión de señales, servicios u otras instalaciones CNS/ATM dispondrán de las medidas apropiadas para obtener una indemnización rápida, justa y equitativa, independientemente de la inmunidad soberana.

3.3 Puntos débiles del marco jurídico actual

3.3.1 Si bien el derecho sustantivo al que se hace referencia en los párrafos precedentes puede ser razonablemente adecuado para determinar o asignar la responsabilidad civil por los accidentes debidos a fallas o al funcionamiento defectuoso del sistema GNSS, las normas de procedimiento y, en particular, las aplicables con relación a la jurisdicción quizás no sean adecuadas para entablar acciones judiciales contra todas las partes para asegurar que, en esas causas, se otorgue una indemnización rápida y equitativa. En particular, la aplicación de la doctrina de la inmunidad soberana y los principios conexos en muchos casos puede tornar difícil o imposible entablar una acción judicial contra Estados o entidades gubernamentales que proporcionan servicios de ATC mediante el uso de señales, instalaciones y servicios GNSS, cuando dicha acción se entabla en el extranjero.

3.4 Enfoques de la cuestión de la responsabilidad civil

3.4.1 El grupo de estudio identificó tres posibles enfoques del problema de la responsabilidad civil relativa al GNSS:

- a) asegurar que la doctrina de la inmunidad soberana y los principios conexos no sean un obstáculo para entablar acciones judiciales contra todos los posibles demandados, incluidas todas las partes participantes en la provisión de servicios GNSS, ante el tribunal en el que haya presentado la causa la víctima de un accidente provocado por la falla o el funcionamiento defectuoso del GNSS;

- b) establecer un mecanismo adecuado de acción regresiva para que el Estado con jurisdicción, con sujeción al Artículo 28, y el explotador de la aeronave puedan iniciar una acción regresiva contra la o las otras partes (principalmente el proveedor de la señal primaria y el proveedor de la señal de aumentación) que proveen los servicios, en la medida en que tal o tales partes hayan cometido negligencia en la provisión de las señales; o
- c) garantizar una cobertura de indemnización apropiada mediante un fondo de indemnización, como se ha hecho en el transporte marítimo y otros sectores.

3.4.2 El grupo analizó en forma extensa y pormenorizada los posibles enfoques del problema de la responsabilidad civil. Parte del grupo consideró que para lograr la universalidad y certeza del nuevo sistema de navegación aérea, la cuestión de la responsabilidad civil se debía tratar en el marco de un régimen universal, y no debía quedar librada al derecho interno. No obstante, otra parte del grupo no consideraba necesario establecer un nuevo sistema universal de responsabilidad civil o un convenio sobre responsabilidad civil para el GNSS, puesto que no había indicios de que el régimen actual de responsabilidad civil, con sujeción al derecho interno, no pudiera aplicarse al GNSS y, además, no existía una conexión entre el GNSS y las brechas percibidas en el sistema de responsabilidad civil. Finalmente, el grupo adoptó una posición intermedia, que consistía en analizar el enfoque de un marco contractual. Se recomendó incorporar en el marco contractual un conjunto de elementos comunes, algunos de los cuales se relacionan con la responsabilidad civil. Dichos elementos comunes deberían incluir al menos los siguientes:

- a) los participantes en el GNSS, incluido el proveedor contractual de los servicios, deberán cumplir con los SARPS de la OACI;
- b) la cuestión de la inmunidad soberana;
- c) si bien un Estado comprendido en el Artículo 28 sigue siendo plenamente responsable de la provisión de servicios ATC en su territorio, los demás participantes también son responsables al mismo tiempo de los servicios o elementos que se comprometen a proveer; por consiguiente, los Estados comprendidos en el Artículo 28 deberían garantizar que se establezca un mecanismo adecuado de acción regresiva;
- d) los participantes en el GNSS garantizarán que cuentan con los medios adecuados de cobertura de riesgos; y
- e) la responsabilidad civil debería basarse en la culpa.

3.4.3 Algunos miembros del grupo sostuvieron que tales elementos comunes deberían ser obligatorios para todas las partes en el marco contractual. Por consiguiente, deberían incorporarse en el acuerdo marco, como se indica en el **Adjunto G** a este informe. Otros miembros respaldaron la inclusión de los elementos comunes en el marco contractual, con la condición de que cada una de las partes se reservara la libertad de decidir su participación en el marco contractual.

4. PARTE III – CONSIDERACIÓN DEL MARCO CONTRACTUAL

4.1 De conformidad con su mandato, confirmado por el 33º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (véase el párrafo 1.2 de la presente nota), el grupo de estudio también se centró en la consideración de un marco contractual como marco provisional para los sistemas CNS/ATM.

4.2 Concepto de marco contractual

4.2.1 Un marco contractual puede proporcionar un vínculo entre el proveedor o los proveedores de señales y el Estado con jurisdicción, con sujeción al Artículo 28 del Convenio de Chicago, en lo que respecta a los términos y condiciones que rigen la provisión de servicios del GNSS. Un marco contractual también puede contener las disposiciones necesarias relativas a la cuestión de la responsabilidad civil.

4.2.2 En las deliberaciones del grupo, quedó claro que, en principio, un marco contractual sería de carácter no obligatorio, aunque algunos miembros consideraron que debía existir un conjunto de elementos comunes obligatorios. El marco abarcaría las relaciones entre diferentes participantes de las diversas etapas de la provisión de servicios GNSS, incluidos los proveedores de la señal primaria, los proveedores de la señal de aumentación y los Estados con jurisdicción, con sujeción al Artículo 28 del Convenio de Chicago. Dada la posibilidad de que los contratos relativos al GNSS se negocien por separado entre numerosas partes diferentes, algunos miembros del grupo consideraron que para mantener el nivel deseado de uniformidad y otorgar garantías esenciales de la fiabilidad de los sistemas CNS/ATM, se aplicaría a todos los contratos un conjunto de elementos comunes. Con esos elementos, se procura fundamentalmente la uniformidad. En el párrafo 3.1 de la presente nota, se mencionan algunos de esos elementos relativos a la responsabilidad civil. Todas las disposiciones deben ser acordes con la Carta.

4.3 Elementos del marco contractual

4.3.1 Tras un análisis pormenorizado, el grupo de estudio convino en un conjunto de disposiciones contractuales en forma de **“Proyecto de marco contractual relativo a la provisión de servicios GNSS”**, incluido como **Adjunto F** (en adelante, el “Proyecto de marco contractual”), respaldado por la mayoría del grupo. El Proyecto de marco contractual está compuesto de los elementos siguientes:

4.3.2 Partes

4.3.2.1 En el Artículo 1 del Proyecto de marco contractual, se definen las partes en el marco y el ámbito de aplicación del mismo. El marco está concebido principalmente para regir la relación entre el proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATS) y el proveedor de la señal GNSS, que se define en el Artículo 2, pero puede regir también la relación entre el proveedor de ATS y el proveedor de la señal de aumentación y, potencialmente, otras partes. Cada contrato se aplicaría al espacio aéreo en el que el proveedor de ATS respectivo sea responsable de proveer sus servicios.

4.3.3 Obligaciones del proveedor de la señal GNSS

4.3.3.1 En el Artículo 3, se establecen las obligaciones básicas del proveedor de la señal GNSS, incluidas la provisión de las señales; la obtención de la licencia, de ser necesario; el cumplimiento con las disposiciones de gestión de la seguridad, y el suministro de la información aeronáutica pertinente. Los criterios técnicos detallados se deberían incluir en un anexo redactado por expertos.

4.3.4 **Obligaciones del proveedor de ATS**

4.3.4.1 En el Artículo 4, se establecen las obligaciones básicas del proveedor de ATS, incluida la obtención de la autorización necesaria para el uso de las señales GNSS; la coordinación con el proveedor de la señal GNSS, con miras a facilitar la transmisión de las señales; el cumplimiento con las disposiciones de gestión de la seguridad, y si corresponde, el pago al proveedor de la señal GNSS de los derechos correspondientes por el servicio.

4.3.5 **Recuperación de costos**

4.3.5.1 En el Artículo 5, se permite al proveedor de la señal GNSS establecer un mecanismo de recuperación de costos con miras a recuperar el costo de dichos servicios, transfiriéndolo a los usuarios de las señales GNSS. Se sugirió que tal mecanismo garantizará una distribución razonable de los costos entre los propios usuarios de la aviación civil y entre los usuarios de la aviación civil y otros usuarios del sistema, dado que las estadísticas actuales reflejan que los usuarios de la aviación sólo representan un pequeño porcentaje de todos los usuarios de las señales.

4.3.6 **Responsabilidad civil**

4.3.6.1 En el Artículo 6, se prevé que la responsabilidad civil de cada parte por incumplimiento de las obligaciones que le corresponden con sujeción al contrato se regirá por el régimen de responsabilidad civil aplicable a su actividad. Esa disposición se centra en la responsabilidad civil entre las partes en el contexto contractual, sin tratar la cuestión de la responsabilidad civil respecto de terceros.

4.3.7 **Otros asuntos**

4.3.7.1 El Artículo 7 trata sobre la cuestión de la acción regresiva y la indemnización; el Artículo 8 trata sobre la renuncia de la inmunidad soberana para facilitar la resolución de las cuestiones relativas a la responsabilidad civil mencionadas en la Parte II del presente informe; en el Artículo 9, se prevé la solución de controversias.

4.3.8 Cuando se presentó y analizó el **Adjunto F** en el grupo, la gran mayoría de los miembros consideraba que el marco contractual establecido en ese adjunto representaba un enfoque realista de la cuestión de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM y, por consiguiente, lo aceptó.

4.4 **Propuesta alternativa de algunos miembros del grupo**

4.4.1 No obstante, algunos miembros del grupo expresaron su sólida convicción de que el marco contractual no debería limitarse al contenido del **Adjunto F**, es decir que no debería limitarse a una serie de contratos entre los diversos participantes en la implantación de los sistemas CNS/ATM, sino que debería incluir un acuerdo marco entre los Estados a escala gubernamental, principalmente para definir los elementos comunes obligatorios que deberían aplicarse. En su opinión, el acuerdo no se debería centrar sólo en la relación entre los Estados sino también regir ciertos aspectos de las relaciones contractuales que afectan a los explotadores del sistema y a los proveedores del servicio. Sería esencial que tal acuerdo incluyera un conjunto de elementos comunes obligatorios, que deberían respetar todos los participantes. Entre esos elementos obligatorios, se deberían incluir, entre otros, el cumplimiento con las normas y métodos recomendados de la OACI, el cumplimiento con la Carta, la cobertura por riesgos obligatoria, el recurso de arbitraje, la renuncia al derecho de invocar la inmunidad soberana y la función central de la OACI como ente coordinador a escala mundial. Esas opiniones se reflejan en el **Adjunto G**.

5. PARTE IV — CONSIDERACIÓN DE UN CONVENIO INTERNACIONAL

5.1 Análisis de un convenio internacional en otros foros de la OACI

5.1.1 Parte del mandato del grupo consistía en analizar un convenio internacional con miras a elaborar un marco jurídico a largo plazo para los sistemas CNS/ATM. La cuestión de la necesidad de contar con un convenio internacional que rija el GNSS ya había sido objeto de extensas deliberaciones en otros foros de la OACI, incluidos el 28° y 29° períodos de sesiones del Comité Jurídico, la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, celebrada en Río de Janeiro del 11 al 15 de mayo de 1998, y los 32° y 33° períodos de sesiones de la Asamblea.

5.1.2 La Conferencia de Río recomendó que los aspectos jurídicos complejos de la implantación de los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS, requerían una labor ulterior de la OACI. Esa labor ulterior se centraría en elaborar un marco jurídico apropiado a largo plazo que rigiera la explotación y disponibilidad de los sistemas CNS/ATM, incluido el análisis de un convenio internacional para ese fin. No obstante, esa labor no debía retrasar la implantación de los sistemas CNS/ATM.

5.1.3 En relación con la Resolución A32-20 de la Asamblea, el 33° período de sesiones de la Asamblea decidió que continuara la labor relativa a los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM a fin de completar el concepto de un marco contractual para dichos sistemas, como marco provisional, y sentar las bases para su implantación, incluida la consideración de un convenio internacional.

5.2 Consideración de un Convenio internacional en el grupo de estudio

5.2.1 De conformidad con las decisiones del 32° y 33° períodos de sesiones de la Asamblea, el grupo consideró la creación de un convenio internacional, que establecería los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios del GNSS. No obstante, a pesar de las extensas deliberaciones que tuvieron lugar durante varias reuniones, el grupo no logró un consenso sobre ese asunto.

5.2.2 Una de las posturas era que, dado que un gran número de Estados tendrían que autorizar el uso de las señales del GNSS, sobre las que no tenían control, el único modo de asegurar la confianza en el sistema sería comprometer tanto a los proveedores como a los usuarios a que aceptaran ciertos derechos y obligaciones contenidos en un instrumento jurídico internacional vinculante. En la opinión de esos miembros, el convenio internacional debería establecer, entre otros aspectos, principios tales como el reconocimiento de la importancia fundamental de la seguridad operacional de la aviación civil internacional; el acceso ilimitado a los servicios GNSS en forma no discriminatoria; el derecho soberano de cada Estado de controlar las operaciones de las aeronaves e imponer el cumplimiento de las normas de seguridad dentro de su espacio aéreo, y la obligación de los proveedores de garantizar la continuidad, disponibilidad, exactitud, transparencia y fiabilidad de los servicios GNSS. Se señaló luego que la cuestión de la responsabilidad constituía un elemento esencial del marco jurídico para el GNSS, particularmente dada la multiplicidad de participantes y los posibles litigios que podrían entablarse al mismo tiempo y por un mismo hecho en diversos países. Según esa postura, la implantación de un sistema mundial interfuncional y “sin límites perceptibles”, como el de los CNS/ATM, no sería compatible con un régimen de responsabilidad civil disperso. Esos miembros respaldaron la elaboración de un convenio internacional, que consideraban una opción apoyada por la gran mayoría de los participantes en la Conferencia de Río y en los 32° y 33° períodos de sesiones de la Asamblea. Consideraban que el marco contractual era una solución provisional flexible, que podía evolucionar en un convenio internacional u otro instrumento vinculante.

5.2.3 Una segunda postura sostenía que el marco jurídico actual de la OACI, es decir el Convenio de Chicago, sus Anexos y los demás elementos que se mencionan en la Parte I del presente informe, incluido el derecho interno aplicable, era adecuado y no se habían detectado en él deficiencias que impidieran la implantación de los sistemas CNS/ATM. Era innecesario establecer un nuevo sistema de responsabilidad civil universal o un convenio de responsabilidad civil para el GNSS, dado que no existían indicios de que el régimen de responsabilidad civil actual, con sujeción al derecho interno, no pudiera aplicarse al GNSS, y además no había conexión entre el GNSS y las brechas percibidas en el sistema de responsabilidad civil. Si bien las cuestiones jurídicas se habían analizado en diversos órganos de la OACI, ninguno de ellos había llegado a un consenso respecto a la elaboración de una propuesta de un nuevo convenio mundial. Al mismo tiempo, cada uno de los órganos de la OACI que había analizado cuestiones jurídicas relativas a los CNS/ATM había tenido la cautela de declarar que no se podía permitir que la labor sobre cuestiones jurídicas retrasara la implantación técnica de los sistemas CNS/ATM.

5.2.4 Un tercer grupo de miembros compartía con los mencionados en el párrafo 5.2.2 la aspiración de crear un nuevo convenio internacional, y ciertamente consideraba que esa era la solución necesaria y a largo plazo para la cuestión de un marco jurídico para el GNSS. En su opinión, el factor limitativo no era de índole jurídica sino práctica, dado que claramente llevaría más tiempo elaborar un convenio que un marco contractual. Entretanto, una solución contractual no sólo contribuiría a salvar esa brecha, sino que era probable que un convenio pudiera evolucionar más fácilmente a partir de una solución provisional viable. Por consiguiente, un marco contractual como el que se describe en el párrafo 4.4.1 del presente informe podría servir como solución provisional entre el *statu quo* y la elaboración a largo plazo de un convenio internacional. Cabe recordar que el marco al que se hace referencia en el párrafo 4.4.1 requeriría, entre otros elementos, un acuerdo marco entre los Estados a escala gubernamental.

5.2.5 Los miembros a los que se hace referencia en el párrafo precedente presentaron un proyecto de propuesta de convenio que abarcaba elementos tomados de la Carta, elementos inspirados en las recomendaciones del LTEP, así como otros elementos considerados necesarios para crear un instrumento de derecho internacional vinculante y abarcador. *La Propuesta de algunos miembros del grupo relativa a los elementos principales de un Convenio internacional* figura como **Adjunto H**, que se incluye a título informativo; no obstante, cabe señalar que ese proyecto no representa la opinión de la mayoría del grupo.

5.2.6 Luego de las deliberaciones sobre un proyecto de convenio y sus cláusulas específicas, la mayoría de los miembros presentes observaron que, dado que estaba en curso la implantación del GNSS, no se contaba con la experiencia suficiente para redactar un convenio internacional. Por consiguiente, abogaron por no avanzar en esa dirección mientras el GNSS siguiera en desarrollo.

5.2.7 En resumen, cuando el grupo debió considerar la creación de un convenio internacional como parte del orden del día de su 10ª reunión, la mayoría de los miembros consideró que, en ese momento, no se contaba con experiencia suficiente respecto de la implantación de los sistemas CNS/ATM, y en particular del GNSS, y que, por consiguiente, era prematuro elaborar y redactar un convenio internacional. Otra opinión que se expresó fue que era necesario y deseable contar con un convenio internacional.

6. PARTE V – OTRAS CUESTIONES QUE CONSIDERÓ EL GRUPO

6.1 En el mandato del grupo de estudio, se habían incluido dos cuestiones adicionales: la consideración de cuestiones relativas a las comunicaciones y a la vigilancia en el marco de los CNS/ATM.

6.2 Cuestiones relativas a las comunicaciones

6.2.1 Con respecto a la responsabilidad civil y otros principios jurídicos relativos a las comunicaciones por satélite, el grupo señaló que en el sector de las telecomunicaciones era muy difundido el uso de cláusulas de exención de responsabilidad, incluso en el sector de las comunicaciones por satélite. El grupo logró el consenso con respecto a que, a pesar de la práctica vigente respecto de la responsabilidad limitada, el régimen jurídico del sector de las telecomunicaciones no había disminuido la confianza del público en el sistema. El uso de los satélites para las comunicaciones, comparado con el uso de los sistemas terrestres, no planteaba ninguna cuestión jurídica nueva en la etapa actual. La cláusula de exención de responsabilidad se utilizaba de manera casi universal. Era responsabilidad de los proveedores de servicios de tránsito aéreo contar con servicios de comunicaciones redundantes para satisfacer los requisitos relativos a la fiabilidad, disponibilidad y continuidad de los servicios. Por otra parte, teniendo en cuenta la experiencia con los CNS/ATM, y si se consideraba necesario y oportuno, la limitación de la responsabilidad en el ámbito de los servicios de comunicaciones podía estudiarse en más detalle en el futuro.

6.3 Cuestiones relativas a la vigilancia

6.3.1 El grupo analizó también las cuestiones jurídicas relativas a la vigilancia. Dado que las cuestiones relativas a la vigilancia no constituían la parte principal de su mandato, el grupo se limitó a un análisis de carácter general. Se señaló que, dado que la vigilancia estaba ligada tanto a las comunicaciones como a la navegación, el marco jurídico para esa actividad dependería en gran medida de los regímenes jurídicos aplicables a esos dos últimos elementos de los sistemas CNS/ATM. El grupo observó asimismo que, como la vigilancia dependería más de los sistemas automatizados, era previsible que la legislación no se centrara ya en la responsabilidad civil por errores humanos sino en la responsabilidad civil de los fabricantes de los equipos. No obstante, el grupo no detectó cuestiones jurídicas relativas a la vigilancia que fuera necesario analizar por separado en esta etapa.

7. CONCLUSIONES

7.1 El GNSS, uno de los elementos clave de los sistemas CNS/ATM, está en proceso de implantación. La labor del grupo de estudio se basó en la premisa, generalmente aceptada, de que no existe un obstáculo jurídico para la implantación de los sistemas CNS/ATM y que ninguna característica inherente a los sistemas CNS/ATM los hace incompatibles con el Convenio de Chicago.

7.2 Marco jurídico actual

7.2.1 Con sujeción al marco jurídico actual, el Convenio de Chicago, en particular su Artículo 28, se aplica a los CNS/ATM. Otros elementos del marco actual son: la Declaración del Consejo de la política general de la OACI; el intercambio de cartas de la OACI con los Estados Unidos y la Federación de Rusia, respectivamente, y la Resolución A32-19 de la Asamblea: *Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS*. El marco actual incluye además el derecho interno, ya que algunos aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se rigen por el derecho interno, particularmente con relación a las normas de responsabilidad civil.

7.2.2 Con sujeción al Artículo 28 del Convenio de Chicago, los Estados contratantes se comprometen a proporcionar servicios de navegación aérea, incluidas las instalaciones pertinentes de navegación aérea, de conformidad con los SARPS de la OACI. La implantación del GNSS no afecta a la responsabilidad que les cabe a los Estados con sujeción al Artículo 28 en lo que respecta a la provisión de servicios de navegación aérea dentro de sus respectivos espacios aéreos. En cumplimiento de esa

responsabilidad, algunas cuestiones relativas a la certificación y autorización del uso del GNSS, así como la delegación de responsabilidad, deberán resolverlas los Estados pertinentes.

7.2.3 El grupo reconoció además que, al proveer los servicios según se establece en el Artículo 28, cuando se implante el GNSS, la mayoría de los Estados deberán utilizar las señales en el espacio, y su aumentación, que les proporcionen otros. Por consiguiente, debería establecerse un vínculo entre el o los proveedores de señales y los Estados con jurisdicción, con sujeción al Artículo 28.

7.3 **Puntos débiles del marco jurídico actual**

7.3.1 El grupo concluyó que, si bien el derecho sustantivo que rige la responsabilidad civil puede ser razonablemente adecuado para determinar o evaluar la responsabilidad civil en el caso de accidentes ocasionados por la falla o el funcionamiento defectuoso del sistema GNSS, las normas de procedimiento y, en particular, las aplicables a la jurisdicción, quizá no sean adecuadas para entablar acciones judiciales contra todas las partes para asegurar que, en esas causas, se otorgue una indemnización pronta y equitativa. En particular, la aplicación de la doctrina de la inmunidad soberana y los principios conexos en muchos casos puede tornar difícil o imposible entablar una acción judicial contra Estados o entidades gubernamentales que proporcionen servicios de ATC mediante el uso de señales, instalaciones y servicios GNSS, cuando dicha acción se entabla en el extranjero.

7.4 **Consideración del marco contractual**

7.4.1 De conformidad con la decisión del 33º período de sesiones de la Asamblea, el grupo se centró en el análisis de un marco contractual, que puede establecer un vínculo entre el o los proveedores de señales y el Estado con jurisdicción, con sujeción al Artículo 28 del Convenio de Chicago, en lo relativo a los términos y condiciones que rigen la provisión de los servicios GNSS. El marco contractual puede contener además las disposiciones necesarias con relación a la cuestión de la responsabilidad civil. La mayoría de los miembros del grupo respaldó un conjunto de cláusulas para ese marco contractual, que se incluye como **Adjunto F** a este informe. No obstante, existen diferencias con respecto al ámbito de aplicación y a la naturaleza obligatoria del marco contractual. Algunos miembros consideraron que el marco debía ser un modelo de contrato no vinculante y opcional, que los Estados u otras partes tenían la libertad de aceptar o no. Otros miembros sostuvieron que el marco debía contener un conjunto de elementos comunes obligatorios y vinculantes para las partes, en forma de un acuerdo intergubernamental, y que, en el futuro, podía evolucionar gradualmente hasta convertirse en un convenio internacional

7.5 **Consideración de un convenio internacional**

7.5.1 Con respecto a la cuestión de un convenio internacional, a pesar de las deliberaciones pormenorizadas que tuvieron lugar durante varias reuniones del grupo, no se logró el consenso con respecto a este tema. Cuando el grupo debió considerar la creación de un convenio internacional como parte del orden del día de su 10ª reunión, la mayoría de los miembros consideró que, en ese momento, no se contaba con experiencia suficiente respecto de la implantación de los sistemas CNS/ATM, y en particular del GNSS, y que, por consiguiente, era prematuro elaborar y redactar un convenio internacional. Otra opinión que se expresó fue que era necesario y deseable contar con un convenio internacional.

ADJUNTO A

**DECLARACIÓN SOBRE LA POLÍTICA
GENERAL DE LA OACI PARA LA IMPLANTACIÓN
Y EXPLOTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS /ATM**

DECLARACIÓN SOBRE LA POLÍTICA GENERAL DE LA OACI PARA LA IMPLANTACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

Aprobada por el Consejo de la OACI el 9 de marzo de 1994 y enmendada el 28 de junio de 1996

En cumplimiento de su mandato de conformidad con el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* mediante, entre otras cosas, la elaboración de los principios y las técnicas de navegación aérea internacional y el fomento de la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), reconociendo las limitaciones del actual sistema basado en tierra, desarrolló el concepto de sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI, que utiliza la tecnología de satélites. La OACI considera que una pronta implantación de los nuevos sistemas redundará en el sano crecimiento de la aviación civil internacional.

La implantación y explotación de los nuevos sistemas CNS/ATM se ajustarán a los preceptos siguientes:

1. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El principio de la accesibilidad universal sin discriminación regirá el suministro de todos los servicios de navegación aérea por medio de los sistemas CNS/ATM.

2. SOBERANÍA, AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS CONTRATANTES

La implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM, que los Estados se han comprometido a proveer, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio, no infringirán ni restringirán la soberanía, autoridad o responsabilidad de los Estados en materia de control de la navegación aérea y de promulgación y cumplimiento de las reglas de seguridad. Se preservará la autoridad de los Estados en la coordinación y control de las comunicaciones y en el incremento que sea necesario de los servicios de navegación por satélite.

3. RESPONSABILIDAD Y FUNCIÓN DE LA OACI

De conformidad con el Artículo 37 del Convenio, la OACI continuará siendo responsable de la adopción y enmienda de las normas, métodos recomendados y procedimientos que rigen los sistemas CNS/ATM. Con objeto de asegurar el mayor grado posible de uniformidad en todo lo que respecta a la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea, la OACI coordinará y supervisará la implantación de los sistemas CNS/ATM a nivel mundial, de conformidad con los planes regionales de navegación aérea y el plan mundial coordinado para los sistemas CNS/ATM de la OACI. Además, la OACI facilitará la provisión de asistencia a los Estados, en relación con los aspectos técnicos, financieros, de gestión, jurídicos y de cooperación de la implantación. Continuará reconociéndose la función de la OACI en la coordinación y uso del espectro de frecuencias con respecto a las comunicaciones y la navegación en apoyo de la aviación civil internacional.

4. COOPERACIÓN TÉCNICA

La OACI reconoce que, para la implantación mundial coordinada y armoniosa y la rápida obtención de beneficios para los Estados, usuarios y proveedores, es necesaria la cooperación técnica en la implantación y explotación eficiente de los sistemas CNS/ATM. Con este fin, la OACI tendrá un papel central en la coordinación de arreglos de cooperación técnica para la implantación de los sistemas CNS/ATM. La OACI invita también a los Estados que estén en condiciones de hacerlo, a que presten asistencia en relación con los aspectos técnicos, financieros, de gestión, jurídicos y de cooperación de la implantación.

5. ARREGLOS INSTITUCIONALES E IMPLANTACIÓN

En lo posible, en los sistemas CNS/ATM se hará un óptimo uso de la estructura organizacional existente, modificada si es necesario, y se explotarán de conformidad con los arreglos institucionales y las disposiciones jurídicas vigentes. En la implantación de los sistemas CNS/ATM, se aprovecharán, cuando corresponda, la racionalización, la integración y la armonización de los sistemas. La implantación debería ser lo suficientemente flexible como para adaptarse a los servicios actuales y futuros de manera evolutiva. Se reconoce que una implantación coordinada a escala mundial con plena participación de los Estados, los usuarios y los proveedores de servicios por medio, entre otras cosas, de grupos regionales de planificación y ejecución de la navegación aérea, es esencial para lograr plenamente los beneficios de los sistemas CNS/ATM. Los arreglos institucionales correspondientes no impedirán la competencia entre los proveedores de servicios que cumplan con las normas, métodos recomendados y procedimientos pertinentes de la OACI.

6. SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE

El sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) debería implantarse como una progresión evolutiva desde los sistemas mundiales de navegación por satélite actuales, incluyendo el sistema mundial de determinación de la posición (GPS) de los Estados Unidos y el sistema orbital mundial de navegación por satélite (GLONASS) de la Federación de Rusia, hasta un GNSS integrado respecto al cual los Estados contratantes ejerzan un nivel de control suficiente en los aspectos relacionados con su uso en la aviación civil. La OACI continuará examinando, de común acuerdo con los Estados contratantes, los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios, la factibilidad de lograr un GNSS civil controlado internacionalmente.

7. ORGANIZACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

El espacio aéreo se organizará de manera que se asegure la eficiencia de los servicios. Los sistemas CNS/ATM se implantarán de modo que se superen las limitaciones de los sistemas actuales y se satisfaga la demanda mundial de tráfico aéreo en evolución y las necesidades de los usuarios en materia de eficiencia y economía, conservando o mejorando, al mismo tiempo, los niveles actuales de seguridad. Si bien no se requiere cambiar la organización actual de las regiones de información de vuelo para la implantación de los sistemas CNS/ATM, los Estados podrían lograr mayor eficiencia y economía combinando las instalaciones y servicios.

8. CONTINUIDAD Y CALIDAD DE SERVICIO

Se asegurará la disponibilidad continua del servicio de los sistemas CNS/ATM, incluyendo arreglos eficaces para reducir al mínimo la repercusión en las operaciones de deficiencias de funcionamiento o fallas inevitables y lograr el restablecimiento expedito del servicio. La calidad del servicio del sistema se

ajustará a las normas OACI de integridad de los sistemas y se debe acordar la prioridad, seguridad y protección contra interferencias que sean necesarias.

9. **RECUPERACIÓN DE COSTOS**

Con el fin de lograr una repartición razonable de los costos entre los usuarios, toda recuperación de los costos en que se haya incurrido para el suministro de los servicios CNS/ATM se hará de conformidad con el Artículo 15 del Convenio y se basará en los principios enunciados en las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082), incluido el principio de que dicha recuperación de costos no impedirá ni desalentará el uso de los servicios de seguridad por satélite. Se recomienda encarecidamente la cooperación entre los Estados en sus actividades de recuperación de costos.

ADJUNTO B

**INTERCAMBIO DE CARTAS ENTRE LA OACI Y LOS ESTADOS UNIDOS
SOBRE LA ACEPTACIÓN DEL GPS**

14 de octubre de 1994

Dr. Assad Kotaite
Presidente del Consejo
Organización de Aviación Civil Internacional
1000 Sherbrooke Street West
Montreal, Quebec, Canadá H3A 2R2

Distinguido Dr. Kotaite:

Esta comunicación reemplaza la de fecha 14 de abril de 1994.

Desearía felicitar, en nombre de los Estados Unidos, al Comité especial sobre sistemas de navegación aérea del futuro (FANS) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por haber dado el primer paso en el desarrollo de la navegación mundial por satélite para la aviación civil. Al respecto, cabe observar que, el 11 de diciembre de 1991, el Consejo de la OACI pidió al Secretario General de la Organización que iniciara un acuerdo entre la OACI y los Estados proveedores del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en lo atinente a la duración y la calidad del GNSS del futuro.

Me permito aprovechar esta oportunidad para reiterarle el ofrecimiento de mi Gobierno para que la comunidad internacional utilice el servicio normalizado de determinación de la posición (SPS) del sistema mundial de determinación de la posición (GPS) de los Estados Unidos. Tal como los Estados Unidos lo expusieron claramente en la 10ª Conferencia de navegación aérea y la 29ª Asamblea de la OACI, su intención es ofrecer el SPS-GPS de manera continua, a escala mundial y sin cobrar derechos directos a los usuarios en el futuro previsible, siempre que se disponga de los fondos necesarios según lo dispuesto en las leyes de los Estados Unidos. Este ofrecimiento satisface los requisitos de la OACI en cuanto a la duración mínima del servicio (10 años) y la exención de derechos directos a los usuarios. Este servicio, que se prestará de conformidad con las secciones técnicas del Plan federal de radionavegación del Gobierno de los Estados Unidos de manera no discriminatoria a todos los usuarios de la aviación civil, proporcionará precisión horizontal de 100 m (probabilidad del 95%) y 300 m (probabilidad del 99,99%). Los Estados Unidos adoptarán todas las medidas necesarias para mantener la integridad y fiabilidad del servicio y esperan poder proporcionar aviso de la terminación de las operaciones GPS o la eliminación del SPS-GPS con seis años de anticipación como mínimo.

El SPS-GPS es uno de los posibles componentes del futuro GNSS previsto por el FANS. En los Estados Unidos, se tiene el convencimiento de que al disponer la comunidad internacional del GPS, los Estados lograrán un mejor entendimiento de esta valiosa tecnología como componente del GNSS. Con la utilización del SPS-GPS no se pretende de manera alguna limitar los derechos de los Estados en cuanto al control de las operaciones de las aeronaves y el cumplimiento de las reglas de seguridad dentro de su espacio aéreo soberano.

En los años venideros, la comunidad internacional deberá decidir cómo implantar un sistema civil de navegación mundial internacional basado en la tecnología de satélites. Los Estados Unidos se comprometen a colaborar plenamente en esta empresa y en el trabajo con la OACI para establecer normas y métodos recomendados (SARPS) apropiados de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). En concordancia con este objetivo, los Estados Unidos esperan que los SARPS preparados por la OACI serán compatibles con las operaciones GPS y viceversa y que los Estados Unidos podrán libremente aumentar el SPS-GPS de conformidad con SARPS apropiados. Los Estados Unidos se ocuparán también permanentemente de intercambiar información con la OACI en relación con el funcionamiento del GPS a fin de ayudar al Consejo de la OACI a desempeñar su función de acuerdo con el Convenio de Chicago.

Mucho le agradecería que me confirmara si la Organización de Aviación Civil Internacional considera a su satisfacción el texto que antecede, el cual envió en lugar de un acuerdo. Si es así, esta comunicación y su respuesta contendrán el entendimiento mutuo con respecto al sistema mundial de determinación de la posición entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y la Organización de Aviación Civil Internacional.

Atentamente,

(original firmado)
David R. Hinson
Administrador

Ref.: LE 4/49.1
(F.LEB0513)

27 de octubre de 1994

Distinguido señor:

Tengo el honor de dirigirme a usted para acusar recibo de su comunicación de fecha 14 de octubre de 1994, que reemplaza la del 14 de abril de 1994.

La comunicación del 14 de octubre de 1994 es del siguiente tenor:

“ Desearía felicitar, en nombre de los Estados Unidos, al Comité especial sobre sistemas de navegación aérea del futuro (FANS) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por haber dado el primer paso en el desarrollo de la navegación mundial por satélite para la aviación civil. Al respecto, cabe observar que, el 11 de diciembre de 1991, el Consejo de la OACI pidió al Secretario General de la Organización que iniciara un acuerdo entre la OACI y los Estados proveedores del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en lo atinente a la duración y la calidad del GNSS del futuro.

Me permito aprovechar esta oportunidad para reiterarle el ofrecimiento de mi Gobierno para que la comunidad internacional utilice el servicio normalizado de determinación de la posición (SPS) del sistema mundial de determinación de la posición (GPS) de los Estados Unidos. Tal como los Estados Unidos lo expusieron claramente en la 10ª Conferencia de navegación aérea y la 29ª Asamblea de la OACI, su intención es ofrecer el SPS-GPS de manera continua, a escala mundial y sin cobrar derechos directos a los usuarios en el futuro previsible, siempre que se disponga de los fondos necesarios según lo dispuesto en las leyes de los Estados Unidos. Este ofrecimiento satisface los requisitos de la OACI en cuanto a la duración mínima del servicio (10 años) y la exención de derechos directos a los usuarios. Este servicio, que se prestará de conformidad con las secciones técnicas del Plan federal de radionavegación del Gobierno de los Estados Unidos de manera no discriminatoria a todos los usuarios de la aviación civil, proporcionará precisión horizontal de 100 m (probabilidad del 95%) y 300 m (probabilidad del 99,99%). Los Estados Unidos adoptarán todas las medidas necesarias para mantener la integridad y fiabilidad del servicio y esperan poder proporcionar aviso de la terminación de las operaciones GPS o la eliminación del SPS-GPS con seis años de anticipación como mínimo.

Mr. David Hinson
Administrator, Federal
Aviation Administration
U.S. Department of Transportation
800 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C. 20591
U.S.A.

Fax No.: 202 267 5047

El SPS-GPS es uno de los posibles componentes del futuro GNSS previsto por el FANS. En los Estados Unidos, se tiene el convencimiento de que al disponer la comunidad internacional del GPS, los Estados lograrán un mejor entendimiento de esta valiosa tecnología como componente del GNSS. Con la utilización del SPS-GPS no se pretende de manera alguna limitar los derechos de los Estados en cuanto al control de las operaciones de las aeronaves y el cumplimiento de las reglas de seguridad dentro de su espacio aéreo soberano.

En los años venideros, la comunidad internacional deberá decidir cómo implantar un sistema civil de navegación mundial internacional basado en la tecnología de satélites. Los Estados Unidos se comprometen a colaborar plenamente en esta empresa y en el trabajo con la OACI para establecer normas y métodos recomendados (SARPS) apropiados de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). En concordancia con este objetivo, los Estados Unidos esperan que los SARPS preparados por la OACI serán compatibles con las operaciones GPS y viceversa y que los Estados podrán libremente aumentar el SPS-GPS de conformidad con SARPS apropiados. Los Estados Unidos se ocuparán también permanentemente de intercambiar información con la OACI en relación con el funcionamiento del GPS a fin de ayudar al Consejo de la OACI a desempeñar su función de acuerdo con el Convenio de Chicago.

Mucho le agradecería que me confirmara si la Organización de Aviación Civil Internacional considera a su satisfacción el texto que antecede, el cual envío en lugar de un acuerdo. Si es así, esta comunicación y su respuesta contendrán el entendimiento mutuo con respecto al sistema mundial de determinación de la posición entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y la Organización de Aviación Civil Internacional. ”

En la 12ª sesión de su 143º período de sesiones, celebrada el 26 de octubre de 1994, el Consejo de la OACI examinó el ofrecimiento expuesto en su comunicación y tengo el placer de informarle que los arreglos descritos en el ofrecimiento son aceptables para la Organización de Aviación Civil Internacional. Este ofrecimiento será comunicado a todos los Estados contratantes de la OACI.

Acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

(original firmado)
Assad Kotaite

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ADJUNTO C

**INTERCAMBIO DE CARTAS ENTRE LA OACI Y LA FEDERACIÓN DE RUSIA
SOBRE LA ACEPTACIÓN DEL GLONASS**

MINISTERIO DE TRANSPORTE
DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA

Moscú, 4 de junio de 1996

Distinguido señor:

Esta comunicación sustituye la de fecha 5 de febrero de 1996.

La introducción de las tecnologías de satélites en las operaciones mundiales de aviación civil marca una nueva etapa en la implantación práctica del concepto CNS/ATM del futuro, formulado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En nombre de la Federación de Rusia, deseo felicitar a la OACI por sus grandes logros en la planificación del sistema de navegación aérea del futuro y expresar votos por el éxito de su implantación en la práctica.

Una de las partes más importantes del sistema de navegación aérea del futuro es el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). En la 10ª Conferencia de navegación aérea de la OACI, celebrada en 1991, el Gobierno de la URSS ofreció a la comunidad aeronáutica mundial el uso gratuito del sistema mundial de navegación por satélite GLONASS. Se garantizó que el sistema funcionaría por un mínimo de 15 años, a contar de la fecha en que se pusiera plenamente en servicio en 1995.

La Federación de Rusia ha concluido el pleno despliegue de la constelación espacial y la instalación del equipo de control de tierra del GLONASS y dicho sistema está en funcionamiento, proporcionando la función prevista de determinación de la posición de las aeronaves.

En virtud de las facultades que se me han otorgado, desearía confirmar, en nombre del Gobierno de la Federación de Rusia, la propuesta formulada en la 10ª Conferencia de navegación aérea relativa al suministro a la comunidad aeronáutica mundial, sobre una base no discriminatoria, de un canal de exactitud normal GLONASS por un período mínimo de 15 años, sin imposición de derechos directos a los usuarios, a reserva de la asignación de recursos necesarios, conforme a lo estipulado por la legislación de la Federación de Rusia. Este canal será accesible a todos los usuarios civiles y proporcionará información de posición con una precisión de hasta 60 m en el plano horizontal (con una probabilidad de 0,997), y de hasta 75 m en el plano vertical (con una probabilidad de 0,997). No se ha previsto utilizar ningún método para degradar la exactitud.

La Federación de Rusia tomará todas las medidas necesarias para mantener la integridad y fiabilidad del servicio y espera poder proporcionar un aviso de seis años como mínimo, antes de la terminación de los servicios.

A fin de asegurar la utilización del GNSS por la aviación civil mundial, la Federación de Rusia está dispuesta a cooperar en todo sentido con la OACI en la preparación de las normas y métodos recomendados (SARPS) GNSS pertinentes, de conformidad con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio de Chicago, y de mantener a la OACI permanentemente informada del estado de funcionamiento del sistema GLONASS.

La Federación de Rusia confía en que los SARPS que prepare la OACI sean compatibles con las características del sistema GLONASS y, a la inversa, que los diferentes Estados tengan la libertad de

implantar las aumentaciones que sean necesarias para mejorar la eficacia de la utilización del GLONASS, de conformidad con los SARPS de la OACI.

Asimismo, la Federación de Rusia mantendrá en forma continuada un intercambio de información con la OACI sobre el funcionamiento del GLONASS para ayudar al Consejo en el desempeño de las responsabilidades que le incumben en virtud del Convenio de Chicago.

El suministro del sistema GLONASS a la comunidad aeronáutica mundial no tiene como propósito limitar de manera alguna el derecho de cualquier Estado de controlar las operaciones de aeronaves ni de vigilar el cumplimiento de la reglamentación sobre seguridad de los vuelos en el espacio aéreo de su soberanía.

Por cuanto la OACI actuará como organismo coordinador internacional de la implantación mundial del sistema de navegación aérea del futuro, estamos dispuestos a concertar un acuerdo con la OACI con el objeto de que la comunidad aeronáutica mundial pueda utilizar el sistema GLONASS como un elemento del GNSS con las características anteriormente mencionadas.

Le agradecería si pudiera confirmarme que la Organización de Aviación Civil Internacional está satisfecha con la situación expuesta en el texto que antecede. En caso afirmativo, la presente carta, así como su respuesta, constituirán un acuerdo mutuo entre el Gobierno de la Federación de Rusia y la Organización de Aviación Civil Internacional en lo concerniente al sistema de navegación por satélite GLONASS.

Le saluda atentamente,

(original firmado)
N.P. Tsakh
Ministro de Transporte

Dr. Assad Kotaite
Presidente del Consejo de la
Organización de Aviación Civil Internacional
Montreal

Ref.: LE 4/49.1

29 de julio de 1996

Distinguido señor:

Tengo el honor de dirigirme a usted para acusar recibo de su comunicación de fecha 4 de junio de 1996, que reemplaza la del 5 de febrero de 1996.

La comunicación del 4 de junio de 1996 dice lo siguiente:

“Esta comunicación sustituye la de fecha 5 de febrero de 1996.

La introducción de las tecnologías de satélites en las operaciones mundiales de aviación civil marca una nueva etapa en la implantación práctica del concepto CNS/ATM del futuro, formulado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En nombre de la Federación de Rusia, deseo felicitar a la OACI por sus grandes logros en la planificación del sistema de navegación aérea del futuro y expresar votos por el éxito de su implantación en la práctica.

Una de las partes más importantes del sistema de navegación aérea del futuro es el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). En la 10ª Conferencia de navegación aérea de la OACI, celebrada en 1991, el Gobierno de la URSS ofreció a la comunidad aeronáutica mundial el uso gratuito del sistema mundial de navegación por satélite GLONASS. Se garantizó que el sistema funcionaría por un mínimo de 15 años, a contar de la fecha en que se pusiera plenamente en servicio en 1995.

La Federación de Rusia ha concluido el pleno despliegue de la constelación espacial y la instalación del equipo de control de tierra del GLONASS y dicho sistema está en funcionamiento, proporcionando la función prevista de determinación de la posición de las aeronaves.

En virtud de las facultades que se me han otorgado, desearía confirmar, en nombre del Gobierno de la Federación de Rusia, la propuesta formulada en la 10ª Conferencia de navegación aérea relativa al suministro a la comunidad aeronáutica mundial, sobre una base no discriminatoria, de un canal de exactitud normal GLONASS por un período mínimo de 15 años, sin imposición de derechos directos a los usuarios, a reserva de la asignación de recursos necesarios, conforme a lo estipulado por la legislación de la Federación de Rusia. Este canal será accesible a todos los usuarios civiles y proporcionará información de posición con una precisión de hasta 60 m en el plazo horizontal (con una probabilidad de 0,997), y de hasta 75 m en el plano vertical (con una probabilidad de 0,997). No se ha previsto utilizar ningún método para degradar la exactitud.

La Federación de Rusia tomará todas las medidas necesarias para mantener la integridad y fiabilidad del servicio y espera poder proporcionar un aviso de seis años como mínimo, antes de la terminación de los servicios.

Sr. N.P. Tsakh
Ministro de Transporte
Ministerio de Transporte
de la Federación de Rusia
Sadovaja Samotechnaja, 10
101438 Moscú GSP-4

A fin de asegurar la utilización del GNSS por la aviación civil mundial, la Federación de Rusia está dispuesta a cooperar en todo sentido con la OACI en la preparación de las normas y métodos recomendados (SARPS) GNSS pertinentes, de conformidad con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio de Chicago, y de mantener a la OACI permanentemente informada del estado de funcionamiento del sistema GLONASS.

La Federación de Rusia confía en que los SARPS que prepare la OACI sean compatibles con las características del sistema GLONASS y, a la inversa, que los diferentes Estados tengan la libertad de implantar las aumentaciones que sean necesarias para mejorar la eficacia de la utilización del GLONASS, de conformidad con los SARPS de la OACI.

Asimismo, la Federación de Rusia mantendrá en forma continuada un intercambio de información con la OACI sobre el funcionamiento del GLONASS para ayudar al Consejo en el desempeño de las responsabilidades que le incumben en virtud del Convenio de Chicago.

El suministro del sistema GLONASS a la comunidad aeronáutica mundial no tiene como propósito limitar de manera alguna el derecho de cualquier Estado de controlar las operaciones de aeronaves ni de vigilar el cumplimiento de la reglamentación sobre seguridad de los vuelos en el espacio aéreo de su soberanía.

Por cuanto la OACI actuará como organismo coordinador internacional de la implantación mundial del sistema de navegación aérea del futuro, concertar un acuerdo con la OACI con el objeto de que la comunidad aeronáutica mundial pueda utilizar el sistema GLONASS como un elemento del GNSS con las características anteriormente mencionadas.

Le agradecería si pudiera confirmarme que la Organización de Aviación Civil Internacional está satisfecha con la situación expuesta en el texto que antecede. En caso afirmativo, la presente carta, así como su respuesta, constituirán un acuerdo mutuo entre el Gobierno de la Federación de Rusia y la Organización de Aviación Civil Internacional en lo concerniente al sistema de navegación por satélite GLONASS.”

En la 15ª sesión de su 147º período de sesiones, celebrada el 14 de marzo de 1996, el Consejo de la OACI examinó este asunto y las condiciones bajo las cuales debería aceptarse el ofrecimiento de la Federación de Rusia. Basándome en la decisión que el Consejo adoptó en esa sesión, me complace informarle que los arreglos descritos en el ofrecimiento son aceptables para la Organización de Aviación Civil Internacional. Por consiguiente, confirmo que su comunicación de fecha 4 de junio de 1996 y la presente carta de aceptación constituyen un acuerdo mutuo entre el Gobierno de la Federación de Rusia y la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto al sistema de navegación por satélite GLONASS. Su ofrecimiento, así como la presente carta de aceptación, serán comunicadas a todos los Estados contratantes de la OACI.

Le ruego acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

(original firmado)
Assad Kotaite

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ADJUNTO D

**RESOLUCIÓN A32-19 DE LA ASAMBLEA: CARTA SOBRE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES
DE LOS ESTADOS CON RELACIÓN A LOS SERVICIOS GNSS**

A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS

Considerando que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado el 7 de diciembre de 1944 (el “Convenio de Chicago”), otorga a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el mandato de desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Considerando que el concepto de sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/organización del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI utilizando tecnología de satélites fue oficialmente respaldado por los Estados y los organismos internacionales en la 10ª Conferencia de navegación aérea de la OACI, y fue aprobado por el 29º período de sesiones de la Asamblea como los sistemas CNS/ATM de la OACI;

Considerando que el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), como elemento importante de los sistemas CNS/ATM, está previsto para proporcionar cobertura mundial y ser utilizado para la navegación aérea;

Considerando que el GNSS será compatible con el derecho internacional, incluyendo el Convenio de Chicago y sus Anexos, y las reglas pertinentes aplicables a las actividades en el espacio ultraterrestre;

Considerando que es apropiado, teniendo en cuenta la práctica general de los Estados, establecer y afirmar los principios jurídicos fundamentales que rigen el GNSS; y

Considerando que la integridad de todo marco jurídico para la implantación y explotación del GNSS requiere la observancia de principios fundamentales, que deben establecerse en una Carta;

La Asamblea:

Declara solemnemente que en la implantación y explotación del GNSS se aplicarán los siguientes principios de esta Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS:

1. Los Estados reconocen que en la provisión y utilización de servicios GNSS, la seguridad de la aviación civil internacional será el principio más importante.
2. Todo Estado y las aeronaves de todos los Estados tendrán acceso, de manera no discriminatoria y en condiciones uniformes, a la utilización de los servicios GNSS, incluidos los sistemas de aumentación regionales dentro del área de cobertura de dichos sistemas.
3.
 - a) Todo Estado conserva su autoridad y responsabilidad de controlar las operaciones de aeronaves y de hacer cumplir los reglamentos sobre seguridad y de otro tipo dentro del espacio aéreo de su soberanía.
 - b) La implantación y la explotación del GNSS no infringirán ni restringirán la soberanía, autoridad o responsabilidad de los Estados en materia de control de la navegación aérea y de promulgación y cumplimiento de los reglamentos de seguridad. La

autoridad de los Estados se preservará también en la coordinación y control de las comunicaciones y en la aumentación que sea necesaria de los servicios de navegación aérea por satélite.

4. Todo Estado que provea servicios GNSS, incluyendo señales, o bajo cuya jurisdicción se provean esos servicios asegurará la continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y confiabilidad de sus servicios, lo que incluye arreglos eficaces para reducir al mínimo las consecuencias operacionales del mal funcionamiento o de fallas de los sistemas y lograr el restablecimiento rápido del servicio. Dicho Estado asegurará que los servicios sean conformes a las normas de la OACI. Los Estados proporcionarán oportunamente información aeronáutica sobre toda modificación de los servicios GNSS que pueda afectar a la provisión de los servicios.

5. Los Estados cooperarán para asegurar el mayor grado posible de uniformidad en la provisión y explotación de los servicios GNSS.

Los Estados asegurarán que los arreglos regionales o subregionales sean compatibles con los principios y reglas establecidos en esta Carta y con el proceso de planificación e implantación mundial del GNSS.

6. Los Estados reconocen que los derechos por servicios GNSS se impondrán de acuerdo con el Artículo 15 del Convenio de Chicago.

7. Con miras a facilitar la planificación e implantación mundial del GNSS los Estados se guiarán por el principio de cooperación y asistencia mutua, sea ésta bilateral o multilateral.

8. Cada Estado realizará sus actividades GNSS teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados.

9. Ninguna de las cláusulas de esta Carta impedirá que uno o más Estados provean conjuntamente servicios GNSS.

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ADJUNTO E

**RECOMENDACIONES 1 A 8 DEL GRUPO DE EXPERTOS JURÍDICOS Y TÉCNICOS
SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO JURÍDICO RESPECTO A LOS GNSS (LTEP)**

Recomendaciones 1 a 8 del LTEP

“Recomendación 1

Los SARPS de la OACI sobre el GNSS deberían abarcar los criterios de performance del sistema de los correspondientes componentes de satélite, señal en el espacio, aviónica e instalaciones terrestres, y los requisitos de instrucción y otorgamiento de licencias, así como el sistema en su totalidad.

Esos SARPS de la OACI deberían contener información apropiada sobre performance y modos de falla del sistema, para que los Estados puedan determinar razonablemente las repercusiones respecto a la seguridad en sus servicios de tránsito aéreo.

Recomendación 2

Por lo que respecta a todos los SARPS de la OACI sobre el GNSS, los Estados proveedores de señal en el espacio y las organizaciones internacionales proveedoras deberían participar en el proceso de verificación y validación propuesto por la OACI de forma que los SARPS y los documentos de apoyo de la OACI sean completos y tengan un alto grado de perfección.

Recomendación 3

Los Estados que provean señales en el espacio, o bajo cuya jurisdicción se provean dichas señales, certificarán la señal en el espacio atestando que es conforme a los SARPS.

El Estado que tenga jurisdicción en virtud del Convenio de Chicago debería asegurar que la aviónica, las instalaciones terrestres y los requisitos de instrucción y otorgamiento de licencias cumplen con los SARPS de la OACI.

Recomendación 4

Los Estados que provean señales en el espacio, o bajo cuya jurisdicción se provean dichas señales, deberían asegurar la aplicación de los procedimientos de gestión de la seguridad vigentes que demuestran el continuo cumplimiento de los SARPS sobre señal en el espacio.

Recomendación 5

Los Estados que provean señales en el espacio, o bajo cuya jurisdicción se provean dichas señales, deberían producir un documento sobre el sistema de gestión de la seguridad utilizando el foro de la OACI mencionado en la Recomendación 8. En la medida de lo posible, dicho documento debería ser coherente por lo que respecta al formato y al contenido. La OACI debería distribuir dicha documentación sobre el sistema de gestión de la seguridad de la señal en el espacio.

Recomendación 6

Cada Estado debería definir y asegurar la aplicación de reglamentos de seguridad para la utilización de la señal en el espacio como parte de los servicios de tránsito aéreo en su propio espacio aéreo.

Recomendación 7

Para los fines de autorización por un Estado del uso de la señal en el espacio en su espacio aéreo, debería poder utilizarse y distribuirse por intermedio de la OACI la información adicional que pueda requerirse para dicha autorización. Para obtener dicha información pueden utilizarse otras fuentes incluyendo, entre otras, arreglos bilaterales y multilaterales, caso de seguridad, y NOTAM.

Recomendación 8

Los Estados reconocen la función central de la OACI en la coordinación de la implantación mundial del GNSS y en particular para:

- a) establecer normas, métodos recomendados y procedimientos apropiados de conformidad con el Artículo 37 del Convenio de Chicago en la implantación y explotación del GNSS;
- b) coordinar y supervisar la implantación del GNSS a escala mundial, de conformidad con los planes regionales de navegación aérea y el plan mundial coordinado para los sistemas CNS/ATM de la OACI;
- c) facilitar la provisión de asistencia técnica a los Estados con respecto a los aspectos técnicos, financieros, jurídicos, de gestión y de cooperación de la implantación del GNSS;
- d) coordinar con otras organizaciones todo asunto relacionado con el GNSS, incluido el uso de las bandas del espectro de frecuencias en que los elementos que componen el GNSS funcionan en apoyo de la aviación civil internacional; y
- e) desempeñar toda otra función relativa al GNSS dentro del marco del Convenio de Chicago, incluyendo las funciones previstas en el Capítulo XV del Convenio.

Más específicamente, el foro de la OACI para el intercambio de información sobre el GNSS debería tener las siguientes funciones:

- a) proporcionar enlace entre los proveedores ATS estatales, las autoridades de reglamentación y los proveedores de señal en el espacio;
- b) proporcionar enlace entre los proveedores de señal en el espacio y otros Estados por lo que respecta al formato y al contenido de los documentos sobre el sistema de gestión de la seguridad;
- c) identificar modos de falla de la señal en el espacio y sus repercusiones en la seguridad de los servicios de tránsito aéreo a escala nacional, y remitirlos al órgano competente que determine el Consejo;
- d) identificar lo que los Estados requieren de los proveedores de señal en el espacio a fin de que haya confianza en que la performance y los riesgos relacionados con la señal en el espacio son objeto de una gestión adecuada durante el ciclo de vida del sistema;

- e) facilitar el intercambio de información entre los proveedores de señal en el espacio y otros Estados por lo que respecta al continuo cumplimiento de los SARPS pertinentes, para mantener la confianza en la confiabilidad del sistema.”

A-37

A35-WP/75
LE/5
Apéndice
Adjunto F

ADJUNTO F

PROYECTO DE MARCO CONTRACTUAL RELATIVO A LA PROVISIÓN DE SERVICIOS GNSS

PROYECTO DE MARCO CONTRACTUAL RELATIVO A LA PROVISIÓN DE SERVICIOS DEL GNSS

Considerando que el Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), como elemento importante de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), procura proveer una cobertura mundial y está diseñado para ser utilizado para la navegación de aeronaves;

Considerando que las Partes desean elaborar el GNSS de largo plazo para los fines de la aviación civil de conformidad con los principios enunciados en la *Carta sobre los Derechos y Obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS*, adoptada por la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su 32º período de sesiones (A32-19), como se establece en el Apéndice (en lo sucesivo, la “Carta”);

Considerando que las Partes procuran garantizar la accesibilidad, continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y fiabilidad técnica y operacional de los servicios del GNSS;

Considerando que las Partes en este contrato que son Estados reafirman su compromiso de actuar de conformidad con el derecho internacional y los principios que rigen al GNSS, en particular el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el Convenio de Chicago), sus Anexos, la Carta y las disposiciones pertinentes aplicables a las actividades en el espacio ultraterrestre; y las Partes que no son Estados se comprometen a actuar de conformidad con la ley aplicable;

Las Partes han acordado lo siguiente:

Artículo 1 — Partes y ámbito de aplicación

El presente contrato prescribe los derechos y las obligaciones de [*insértese el nombre de la Parte*], en lo sucesivo “el proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATS)”, y [*insértese el nombre de la otra Parte*], en lo sucesivo “el proveedor de la señal del GNSS”, respecto de todos los servicios relativos a las señales del GNSS para fines de navegación aérea. El contrato es aplicable al espacio aéreo en el que el proveedor de ATS es responsable de proveer sus servicios.

Artículo 2 — Proveedor de la señal del GNSS

Para los fines del presente contrato, el término “Proveedor de la señal del GNSS” puede referirse a:

- a) un proveedor de la señal primaria de la constelación principal de satélites; o
- b) un proveedor de la señal de aumentación,

según corresponda.

Artículo 3 — Obligaciones del proveedor de la señal del GNSS

El proveedor de la señal del GNSS se compromete a:

- a) proveer las señales durante el plazo del presente contrato con la continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y fiabilidad requeridas, según se establece en las normas acordadas multilateralmente, en particular las normas mínimas de la OACI;
- b) si el proveedor de la señal del GNSS no es una entidad estatal, obtener una licencia, según lo requiera el Estado en cuyo territorio se controlen las señales;
- c) cumplir con todos los requisitos dimanantes de las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional de las normas, métodos recomendados y procedimientos pertinentes para los servicios de navegación aérea de la OACI; y
- d) proporcionar oportunamente información aeronáutica sobre cualquier modificación de las señales del GNSS que puedan afectar a los servicios proporcionados por el proveedor de ATS.

Artículo 4 — Obligaciones del proveedor de ATS

El proveedor ATS se compromete a:

- a) si no es una entidad estatal, obtener del Estado pertinente la autorización necesaria para utilizar las señales del GNSS proporcionadas por el proveedor de la señal del GNSS para servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo que se encuentra bajo la jurisdicción de dicho Estado;
- b) coordinar con el proveedor de la señal del GNSS con miras a facilitar la transmisión de las señales y otras cuestiones relativas al funcionamiento del GNSS;
- c) cumplir con todos los requisitos dimanantes de las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional de las normas y métodos recomendados así como los procedimientos para los servicios de navegación aérea pertinentes de la OACI; y
- d) pagar al proveedor de la señal del GNSS los derechos que correspondan por sus servicios.

Artículo 5 — Recuperación de costos

De conformidad con el Artículo 15 del Convenio de Chicago y del párrafo 6 de la Carta, el proveedor de la señal del GNSS podrá establecer un mecanismo de recuperación de costos con miras a recuperar el costo de los servicios que presta, transfiriéndolo a los usuarios de las señales del GNSS. El mecanismo garantizará una distribución razonable de los costos entre los propios usuarios de la aviación civil y entre los usuarios de la aviación civil y otros usuarios del sistema.

Artículo 6 — Responsabilidad civil

La responsabilidad civil de cada Parte por incumplimiento de sus obligaciones con sujeción al presente contrato se regirá por el régimen de responsabilidad civil aplicable a su actividad.

Artículo 7 — Acción regresiva e indemnización

Ninguna disposición del presente contrato impedirá que cualquiera de las Partes ejerza un derecho de acción regresiva contra la(s) otra(s) Parte(s) del presente contrato o que reclame ante dicha(s) Parte(s) una indemnización de conformidad con la ley aplicable.

Si la pérdida o el daño se produjo como consecuencia de actos u omisiones de una o más Parte(s), el derecho de acción regresiva y de reclamo de indemnización de una Parte podrá estar limitado en proporción a su respectiva culpa si la ley aplicable así lo establece.

Artículo 8 — Renuncia a la inmunidad soberana

Toda Parte en este contrato que sea un Estado o entidad estatal, por intermedio del presente contrato, conviene en renunciar a su inmunidad soberana con respecto a todo proceso arbitral que se lleve adelante de conformidad con el Artículo 9 del presente contrato.

Artículo 9 — Solución de controversias

Las Partes procurarán por todos los medios solucionar por medio de la negociación toda controversia, desacuerdo o reclamo que surja como consecuencia o con relación a la interpretación o ejecución del presente contrato. Toda controversia, desacuerdo o reclamo que no pueda solucionarse por medio de la negociación se someterá a la conciliación, de conformidad con el Reglamento de Conciliación de la CNUDMI.

Toda controversia, desacuerdo o reclamo que no pueda solucionarse según se establece en el párrafo precedente, a solicitud de una Parte, se someterá a arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI que se encuentre en vigor. El arbitraje se llevará a cabo en [...] en el idioma [...].

Artículo 10 — Ley aplicable

El presente contrato se regirá por la ley de [...].

Artículo 11 — Duración del presente contrato

El presente contrato entrará en vigor en la fecha de su firma por un plazo de [...] años y se renovará automáticamente por el mismo plazo. No obstante, cada Parte notificará a la otra Parte la intención de rescindir el Contrato con una antelación de [...] meses, y la rescisión surtirá efecto al vencer el Contrato.

Artículo 12 — Registro del Contrato

De conformidad con el Artículo 83 del Convenio de Chicago, si al menos una de las Partes del presente contrato es un Estado contratante de la OACI, el contrato deberá registrarse en la OACI.

ADJUNTO G

**ACUERDO MARCO RELATIVO A LA IMPLANTACIÓN, PROVISIÓN, EXPLOTACIÓN Y UTILIZACIÓN
DE UN SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE PARA FINES DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Acuerdo marco entre los Gobiernos de
.....
relativo a la implantación, provisión, explotación
y utilización de un sistema mundial de navegación por satélite
para fines de navegación aérea

1. OBJETIVOS

1.1 El objetivo del presente Acuerdo consiste en establecer un marco jurídico para la implantación, provisión, explotación y utilización de un GNSS para los fines de la navegación aérea sobre el territorio de las Partes contratantes, así como para reglamentar las relaciones entre las entidades y personas que participen en las actividades relativas a dicho GNSS.

1.2 El presente Acuerdo procura garantizar la accesibilidad, continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y fiabilidad técnica y operacional de los servicios del GNSS en todo el mundo. Las Partes contratantes reafirman su compromiso de actuar de conformidad con el derecho internacional y los principios que rigen al GNSS, en particular el Convenio de Chicago, sus Anexos, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS y las normas pertinentes aplicables a las actividades del espacio ultraterrestre.

1.3 En el presente Acuerdo se establecen las condiciones en las que pueden utilizarse en forma segura los servicios del GNSS, incluidas las señales en el espacio, para la navegación aérea sobre el territorio de las Partes contratantes. Asimismo, procura aclarar las obligaciones de las partes interesadas.

2. DEFINICIONES

2.1 Para los fines del presente Acuerdo, los términos que figuran a continuación se aplican con el siguiente sentido:

Certificación: El proceso que culmina en una comprobación formal de que un determinado sistema, un elemento del mismo o un servicio cumple con requisitos preestablecidos.

Daño: Pérdida de vida, lesión, daño a la propiedad [....].

Elemento del sistema del GNSS: Todo componente individual de un sistema del GNSS.

Entidad del GNSS: Un organismo o una organización del sector público o privado, o una asociación mixta, del sector público y privado, que se creó con el propósito de ocuparse de la gestión de las relaciones entre los explotadores del sistema del GNSS y los proveedores de servicios del GNSS que participen en la explotación de un sistema del GNSS para los fines de la navegación aérea, o con el mandato de ocuparse de la gestión de dichas relaciones por medio de arreglos contractuales.

Explotador de un sistema del GNSS:	Un organismo o una organización que se ocupa de la explotación o del mantenimiento de un sistema del GNSS o de sus elementos.
Proveedor de servicios del GNSS:	Una entidad encargada de proveer un servicio del GNSS para los fines de la navegación aérea.
Señal del GNSS:	Una señal emitida por un elemento que forma parte de un sistema del GNSS.
Servicio del GNSS:	Un servicio de valor agregado de apoyo a la navegación aérea, basado en señales emitidas por un sistema del GNSS.
Sistema de aumentación local:	Un sistema del GNSS cuyo propósito consiste en aumentar la exactitud, fiabilidad, continuidad e integridad de una señal del GNSS primaria en una ubicación determinada.
Sistema de aumentación regional:	Un sistema del GNSS cuyo propósito consiste en aumentar la exactitud, fiabilidad, continuidad e integridad de una señal primaria dentro de una región determinada.
Sistema de la señal primaria:	Un sistema del GNSS cuyo propósito consiste en producir una señal en el espacio primaria.
Sistema del GNSS:	Una infraestructura que comprende satélites y otras instalaciones espaciales o terrestres capaces de prestar apoyo a la navegación aérea basándose en las señales en el espacio.
Usuario del GNSS:	Una aeronave que utiliza señales o servicios del GNSS para los fines de la navegación aérea.

3. ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 Las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán a las Partes contratantes que implanten, provean, exploten o utilicen el GNSS para los fines de la navegación aérea.

3.2 El presente Acuerdo rige la creación de la Entidad del GNSS o el mandato a una entidad existente de cumplir con esa función. Trata, entre otras cuestiones, de las relaciones de la Entidad con los explotadores de sistemas del GNSS y con los proveedores de servicios del GNSS que desarrollan sus actividades en el territorio de un Estado contratante o que tienen una oficina inscrita en el territorio de un Estado contratante.

3.3 Cuando las Partes contratantes hayan acordado asumir la responsabilidad de proveer servicios de navegación aérea sobre partes de la alta mar, el presente Acuerdo se aplicará asimismo al ejercicio de esa responsabilidad sobre dichas partes de la alta mar.

4. SOBERANÍA

4.1 El presente Acuerdo no afecta en modo alguno a la soberanía completa y exclusiva de las Partes contratantes respecto del espacio aéreo de su territorio.

4.2 Las Partes contratantes reconocen que la implantación, provisión, explotación y utilización del GNSS no infringirá ni limitará la autoridad o responsabilidad de un Estado respecto del control de la navegación aérea ni la promulgación y aplicación de normas de seguridad. La autoridad de los Estados se conservará también en la coordinación y el control de las comunicaciones y, de ser necesario, en la aumentación de servicios de navegación aérea basados en satélites.

5. RESPONSABILIDADES DE LAS PARTES CONTRATANTES

5.1 Las Partes contratantes definirán, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo, las condiciones en las cuales un sistema del GNSS o un elemento del mismo podrán utilizarse para la navegación aérea sobre sus territorios.

5.2 Las Partes contratantes podrán autorizar a cualquier organización pública, privada o mixta, incluidos los organismos extranjeros, a proveer señales o servicios del GNSS en apoyo de la navegación aérea sobre su territorio, siempre que dichos organismos u organizaciones funcionen de conformidad con los requisitos establecidos en el presente Acuerdo.

5.3 Sigue siendo responsabilidad de cada Parte contratante garantizar que las señales y servicios del GNSS se provean y utilicen sobre su territorio de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio de Chicago.

5.4 Las Partes contratantes establecerán los procesos apropiados:

- a) para garantizar que las organizaciones encargadas de implantar, proveer, explotar y utilizar un sistema del GNSS o sus elementos cumplan con los requisitos del Acuerdo; y
- b) para garantizar que las actividades que realice la Entidad del GNSS establecida con el propósito o mandato que se menciona en el Artículo 6 del presente Acuerdo cumplan con los requisitos del presente Acuerdo.

6. ENTIDAD DEL GNSS

6.1 Una Entidad se establecerá de conformidad con el presente Acuerdo y se la designará Entidad del GNSS. Estará compuesta por un Administrador con el apoyo de una Secretaría.

Las Partes contratantes podrán otorgar a una organización u organismo ya establecidos el mandato de realizar las tareas de la Entidad del GNSS descritas en el presente Acuerdo.

6.2 La Entidad del GNSS tendrá personalidad jurídica. Dentro del territorio de sus Partes contratantes, gozará de la capacidad jurídica necesaria para llevar a cabo sus tareas.

6.3 La Entidad del GNSS tendrá a su cargo la facilitación y [la gestión] [el establecimiento], por medio de arreglos contractuales, de las relaciones entre los diversos explotadores de los sistemas del GNSS y los proveedores de servicios del GNSS comprendidos en el presente Acuerdo.

6.4 La Entidad del GNSS podrá encargarse, entre otras cuestiones, de las siguientes, según lo decidan las Partes contratantes:

- a) especificar las señales y servicios del GNSS;

- b) redactar, negociar y aplicar acuerdos contractuales y de servicios entre la entidad del GNSS, los explotadores de sistemas del GNSS y los proveedores de servicios del GNSS, de conformidad con el Artículo 8 del presente Acuerdo;
- c) definir los procesos para la asignación de responsabilidades entre las partes del GNSS;
- d) administrar un fondo del GNSS para indemnizaciones, si se establece de conformidad con el Artículo 9.2 del presente Acuerdo; y
- e) definir los requisitos aplicables a la cobertura de riesgos.

6.5 Las consecuencias financieras e institucionales que acarree el establecimiento de la Entidad del GNSS serán afrontadas por las Partes contratantes.

7. LA FUNCIÓN DE LA OACI

7.1 Las Partes contratantes reconocen la función central de la OACI en la coordinación de la implantación del GNSS a escala mundial y, en particular, en cuanto a lo siguiente:

- a) creación de los SARPS;
- b) recolección, procesamiento, gestión y distribución de información aeronáutica pertinente relativa a los sistemas y servicios del GNSS comprendidos en el presente Acuerdo;
- c) coordinación de las actividades de la Entidad del GNSS o del organismo o la organización con el mandato de realizar sus tareas con las de otras entidades creadas en virtud de acuerdos similares o que cumplan funciones similares en otras regiones; y
- d) controlar que los explotadores de los sistemas del GNSS y/o los proveedores de servicios del GNSS cumplan con los requisitos técnicos, operacionales y jurídicos aplicables, incluidas las condiciones establecidas en arreglos contractuales pertinentes.

8. ACUERDOS CONTRACTUALES

8.1 Los contratos mencionados en los Artículos 6.3 y 6.4 del presente Acuerdo se celebrarán de conformidad con los requisitos del presente artículo y las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

8.2 Las Partes contratantes se comprometen a que los contratos que se celebren de conformidad con el presente Acuerdo contendrán los siguientes elementos de carácter obligatorio:

- a) cumplimiento con los SARPS;
- b) cumplimiento con la Carta con respecto a la continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y fiabilidad;

- c) la responsabilidad civil se basará en la culpa;
- d) cobertura de riesgos obligatoria;
- e) arbitraje obligatorio; y
- f) reconocimiento de que los organismos y organizaciones del Estado están sujetos a las mismas normas que las partes del sector privado.

9. COBERTURA DE RIESGOS

9.1 Las Partes contratantes garantizarán que los explotadores de sistemas y proveedores de servicios del GNSS proporcionen una cobertura de riesgos, de seguros o de otra índole, adecuada para otorgar indemnizaciones en caso de pérdida o daño que se produjera por incumplimiento de sus actividades o que guarde relación con dicho incumplimiento.

9.2 Las Partes contratantes podrán establecer un fondo especial para el pago de indemnizaciones por toda pérdida o daño que se produjera por el incumplimiento de las actividades de los explotadores de sistemas o proveedores de servicios en caso de que resultara insuficiente la recuperación obtenida del organismo o de la organización responsable.

10. INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES O ACCIDENTES

10.1 Las investigaciones relativas a los incidentes o accidentes de navegación aérea que se produzcan por un posible mal funcionamiento, una falla o por el uso indebido del GNSS se realizarán de conformidad con las disposiciones del Anexo 13 al Convenio de Chicago. En ese sentido, los explotadores de sistemas garantizarán que las señales se graben para que puedan utilizarse como prueba.

11. CERTIFICACIÓN

11.1 Las Partes contratantes garantizarán que los sistemas y elementos del GNSS, incluida la aviónica, así como los servicios del GNSS se certificarán antes de que entren en funcionamiento.

11.2 Las Partes contratantes y sus autoridades de reglamentación garantizarán, mediante sus sistemas de gestión de la seguridad operacional, que el GNSS es seguro para su utilización. La OACI [mediante su Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional] controlará la integridad de los sistemas nacionales de gestión de la seguridad operacional.

12. RESPONSABILIDAD CIVIL

12.1 En el caso de que se produzca una pérdida o daño debido a una falla, mal funcionamiento o uso indebido del GNSS, toda entidad o persona física involucrada será civilmente responsable en la medida en que haya contribuido a que se produjera la pérdida o daño.

12.2 La responsabilidad civil de las partes se regirá por el régimen de responsabilidad civil sustantivo normalmente aplicable a su actividad, de conformidad con las actuales leyes nacionales e internacionales aplicables.

12.3 Las Partes contratantes y otras partes públicas se someterán al arbitraje y a las mismas normas aplicables a las partes privadas.

12.4 En caso de que una pérdida o daño pueda atribuirse a una falla, a un mal funcionamiento o al uso indebido del GNSS pero no pueda determinarse claramente quién deberá ser demandado, los demandados involucrados en la sucesión de acontecimientos que culminaron en la pérdida o daño serán declaradas solidariamente responsables por la suma total correspondiente a la pérdida o daño.

13. **ARBITRAJE**

13.1 Todas las reclamaciones por responsabilidad civil se refundirán y someterán al arbitraje, de conformidad con las normas de arbitraje establecidas en el presente Acuerdo y que se detallan en el Anexo [X]. Entre las reclamaciones refundidas se incluirán las reclamaciones contra la Entidad del GNSS, los explotadores de sistemas del GNSS, los proveedores de servicios del GNSS, los explotadores de aeronaves, los transportistas aéreos, los proveedores de servicios de navegación aérea, los fabricantes de equipos y las entidades de reglamentación pertinentes.

13.2 Ninguna disposición del presente Acuerdo afectará a los derechos que le corresponden a todo individuo con sujeción a los Convenios de Varsovia y Montreal.

13.3 El laudo del tribunal arbitral será definitivo y vinculante para las Partes en el proceso de arbitraje.

14. **REGISTRO EN LA OACI**

14.1 El presente Acuerdo se registrará en el Consejo de la OACI de conformidad con las disposiciones del Artículo 83 del Convenio de Chicago.

15. **ENMIENDA**

15.1 Toda propuesta de enmienda del presente Acuerdo estará sujeta a la aprobación de [los dos tercios] de sus Partes contratantes.

16. **ADMISIÓN DE OTRAS PARTES**

16.1 El presente Acuerdo está abierto a la admisión de otras Partes [...]

17. **EXPIRACIÓN**

17.1 El presente Acuerdo expirará [...]

Con efecto para la Entidad del GNSS establecida en virtud del presente Acuerdo [...]

18. **ENTRADA EN VIGOR**

18.1 El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de la fecha de su firma.

— — — — —

ESTA PÁGINA SE HA DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

A-49

A35-WP/75
LE/5
Apéndice
Adjunto H

ADJUNTO H

Propuesta de algunos miembros del grupo relativa a los elementos principales que deberían incluirse en un proyecto de Convenio

Preámbulo

El Preámbulo se refiere a la base jurídica pertinente del Convenio, en particular el Convenio de Chicago y sus Anexos, y recuerda la necesidad de que el GNSS sea compatible con ellos y otras normas pertinentes de derecho internacional aplicables a las actividades del espacio ultraterrestre. La Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS, adoptada por el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (1998), establece algunos principios fundamentales que, para que sean vinculantes, deben profundizarse en un convenio internacional.

Definiciones

Habida cuenta de las consecuencias jurídicas del GNSS, será necesario definir algunos términos para los fines del Convenio. Será necesario definir términos tales como: “servicio del GNSS”, “proveedor de servicios del GNSS”, “sistema del GNSS”, “explotador de sistemas del GNSS”, “usuario del GNSS”; “proveedor de la señal primaria”, “sistema de aumentación regional” y “sistema de aumentación local”, de acuerdo con la terminología de trabajo de última generación.

Ámbito de aplicación

El Convenio debería aplicarse a las actividades para las que se utilizan equipos, tecnologías y sistemas de satélite y con base en tierra.

Seguridad operacional de la navegación aérea

La seguridad operacional de la navegación aérea debería constituir el principio fundamental para la implantación y explotación de sistemas del GNSS y la provisión y utilización de servicios del GNSS. No debería permitirse que los criterios de índole comercial predominaran sobre los requisitos en materia de seguridad operacional. Se debería prever que este principio se respetara incluso en caso de guerra y en condiciones de emergencia.

Accesibilidad universal

Toda aeronave matriculada en el territorio de las Partes contratantes debería tener acceso en forma no discriminatoria y en condiciones uniformes a la utilización de sistemas de aumentación regionales para uso aeronáutico dentro del área de cobertura de esos sistemas. En el artículo también deberían proponerse medios para lograr la universalidad.

Soberanía de los Estados

La implantación y explotación de sistemas del GNSS y la provisión y utilización de servicios del GNSS no debería infringir ni limitar la autoridad o responsabilidad de un Estado respecto del control de la navegación aérea o la promulgación y aplicación de medidas de seguridad operacional. En el artículo,

debería preverse la delegación de la provisión de servicios a otras partes adecuadas, si así lo deseara un Estado.

Especificaciones relativas a la performance de los elementos del GNSS

Una parte que provea servicios del GNSS debería garantizar que esos servicios cumplan con los requisitos de performance del sistema con respecto a la exactitud, integridad, continuidad y disponibilidad, incluidos los arreglos eficaces para minimizar el efecto operacional del mal funcionamiento o las fallas del sistema.

Las Partes contratantes deberían garantizar que los sistemas cumplan, como mínimo, con los SARPS de la OACI, incluido el Anexo 10, que debería ser de aplicación obligatoria, aunque sin limitarse a ese Anexo.

La necesidad de grabar las señales del GNSS y conservar esas grabaciones para su uso como prueba en las investigaciones de accidentes también debería incluirse en el convenio para garantizar su efecto jurídico. Quizás no sea adecuada su inclusión en el Anexo 10.

Uniformidad

Las Partes contratantes deberían trabajar en forma conjunta para garantizar la uniformidad en la provisión y explotación de servicios del GNSS. Esto podría incluir la garantía de que tales sistemas sean interfuncionales en pro de la seguridad operacional de la aviación mundial.

Derechos

Se debería prever que algunos sistemas (futuros) pueden estar sujetos al pago de derechos. En ese caso, un mecanismo de cobro de derechos debería garantizar la asignación razonable de los costos entre los usuarios de la aviación civil y entre los usuarios de la aviación civil, considerados como un grupo, y otros usuarios del sistema. Debería tenerse en cuenta la labor del ANSEP.

Cooperación y asistencia mutua y función de la OACI

Para facilitar la planificación y la implantación a escala mundial del GNSS en forma eficaz, las Partes contratantes deberían realizar sus actividades teniendo en cuenta los intereses de las otras Partes. La OACI podría cumplir una función esencial en ese sentido:

- Coordinando sus actividades con las de entes regionales u otras entidades que se ocupen de la gestión, facilitación u otro tipo de relaciones de coordinación entre explotadores de sistemas o proveedores de servicios;
- Controlando, mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, que los explotadores de sistemas y proveedores de servicios del GNSS cumplan con las normas técnicas y los requisitos operacionales y jurídicos aplicables;
- Facilitando la provisión de asistencia a los Estados con respecto a los aspectos técnicos, financieros, de gestión, jurídicos y cooperativos del GNSS.

Certificación

Los sistemas y servicios del GNSS y sus elementos, incluida la aviónica y las instalaciones terrestres, deberían cumplir con los requisitos técnicos aplicables para obtener una certificación antes de comenzar a

funcionar y los requisitos de capacitación y otorgamiento de licencias deberían ajustarse a los SARPS de la OACI.

Interferencia ilícita

Deberían establecerse medidas para prevenir la interferencia perjudicial y otorgar protección.

Responsabilidad civil

Debería establecerse una responsabilidad civil estricta hasta un límite determinado y, a partir de ese límite, debería basarse en la culpa, conforme al Convenio de Montreal de 1999, por toda pérdida o daño ocasionados por la falla, el mal funcionamiento o el uso indebido de un sistema o servicio del GNSS. En caso de que la pérdida o el daño fuera causado por más de un sistema o servicio, los proveedores de los mismos deberían ser solidariamente responsables en la medida en que tengan culpa. Una solución alternativa podría ser un régimen de responsabilidad civil basado en la culpa pero con inversión de la carga de la prueba.

Fuerza mayor

Debería preverse la exclusión de responsabilidad civil en situaciones que hayan quedado fuera de control de una parte, tales como casos de fuerza mayor, guerra, etc.

Inmunidad soberana

Deberían preverse las condiciones en las que no podría invocarse la inmunidad soberana, con el fin de evitar situaciones en las que, debido a esta norma, las Partes no pudieran obtener reparación.

Acción regresiva e indemnización

El Convenio debería permitir que toda entidad o persona a la que se declare responsable de haber ocasionado pérdida o daño tenga derecho a entablar una acción regresiva contra cualquier otra persona o entidad.

Jurisdicción competente/arbitraje

Los acontecimientos relativos al GNSS presentan la característica de incluir posiblemente a una multiplicidad de partes en una variedad de acciones en diversas jurisdicciones. El Convenio podría proponer una jurisdicción única para neutralizar la complejidad de todas las reclamaciones por responsabilidad civil.

Como alternativa a la jurisdicción única y para evitar los principios de la inmunidad respecto de jurisdicción extranjera, podría considerarse la posibilidad de recurrir a mecanismos de arbitraje, que podrían regirse por el reglamento de la CNUDMI o por el Reglamento de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya.

Ley aplicable

El Convenio podría prever que el tribunal competente o el tribunal arbitral aplicara el régimen de responsabilidad civil pertinente de conformidad con las normas internas e internacionales existentes.

Prescripción

El Convenio podría establecer que el derecho de iniciar acciones legales expiraría si no se ha entablado una acción dentro de un determinado número de años a partir de la fecha del acto o suceso que causó el daño por el que se pretende una indemnización.

Cobertura de riesgos obligatoria

Las Partes contratantes deberían garantizar que sus explotadores de sistemas y proveedores de servicios cuenten con una cobertura de seguros adecuada o con otros medios de cobertura de riesgos respecto de su responsabilidad civil. Dado que un accidente del GNSS relativo a la aviación podría tener consecuencias significativas en materia de responsabilidad civil, debería considerarse la posibilidad de establecer un fondo especial para el pago de indemnizaciones en caso de insuficiencia en la recuperación obtenida de las personas consideradas responsables.

Explotación conjunta de los servicios del GNSS

El Convenio no debería impedir que dos o más Partes contratantes provean servicios en forma conjunta mediante el GNSS.

Otras disposiciones

El Convenio debería contener las disposiciones habituales en materia de procedimiento con respecto a las enmiendas, solución de controversias, entrada en vigor y denuncias.