



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

REGLAMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS MÓVILES POR SATÉLITE

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

La necesidad de reglamentación y normas para los proveedores de servicios por satélite es obvia, dado que la aviación civil depende cada día más de los sistemas móviles por satélite. En esta situación, la OACI es la entidad más apropiada para encontrar una solución a escala internacional.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información proporcionada en la presente nota; y
- considerar las cuestiones planteadas en el documento, en particular, la propuesta de la sección 3 sobre la adopción de una solución internacional para establecer reglamentación con respecto a los proveedores de servicios móviles por satélite para la aviación civil.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos relativos a la implementación y gestión de los servicios aeronáuticos de seguridad operacional por satélite.
<i>Repercusiones financieras:</i>	La introducción de una capa independiente de evaluación y reglamentación para proporcionar comunicaciones por satélite en los servicios aeronáuticos de seguridad operacional por satélite, requerirá considerar cómo financiar las actividades normativas necesarias, por ejemplo, mediante cuotas anuales que paguen los proveedores de servicios por satélite sin que se requieran contribuciones de los Estados miembros.
<i>Referencias:</i>	Anexo 10 — <i>Telecomunicaciones aeronáuticas</i> <i>Manual sobre el servicio móvil aeronáutico por satélite (en ruta)</i> (Doc 9925)

1. ANTECEDENTES

1.1 La aviación civil depende de los enlaces de comunicaciones fiables que la notable evolución tecnológica experimentada en las últimas décadas ha hecho posible mediante los sistemas por satélite con que cuenta cada vez más el sector de la aviación. La tecnología de satélites ofrece ventajas significativas en comparación con la radiocomunicación tradicional, como las comunicaciones en alta frecuencia (HF) y muy alta frecuencia (VHF). Estas ventajas pueden apreciarse en la disponibilidad de redes de satélites, área de cobertura de satélites, anchura de banda para datos por satélite y fiabilidad crucial para la navegación y las comunicaciones, entre otros aspectos. Estos sistemas permiten ahora el seguimiento continuo en tiempo real, además de las comunicaciones de datos y voz. El sector aeronáutico

ha examinado las ventajas de estos sistemas de satélites y la forma en que pueden mejorar la seguridad operacional de la aviación civil, centrándose claramente en el seguimiento en tiempo real sobre las regiones oceánicas, a raíz de la pérdida de los vuelos AF447 (2009) y MA370 (2014). Actualmente, los terminales móviles por satélite son un dispositivo con el que normalmente cuentan las aeronaves que realizan operaciones comerciales.

1.2 En el principio de la Resolución 1721 (XVI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas que establece que los medios de comunicación por satélite se encuentren a disposición de las naciones del mundo en forma universal y no discriminatoria, y en las disposiciones pertinentes del Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, concertado el 27 de enero de 1967, y en particular el Artículo 1, se establece que el espacio ultraterrestre debe utilizarse en beneficio e interés de todos los países.

2. ANÁLISIS

2.1 La importancia de la tecnología móvil por satélite para la OACI es actualmente oficial en la especificación sobre el servicio móvil aeronáutico por satélite (en ruta) [SMAS(R)] del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, Capítulo 4. En este documento y en el *Manual sobre el servicio móvil aeronáutico por satélite (en ruta)* (Doc 9925), se especifican los requisitos aplicables a cualquier sistema móvil por satélite para proporcionar comunicaciones en el SMAS(R).

2.2 El nivel de dependencia de los sistemas móviles por satélite para la aviación civil probablemente va a aumentar con rapidez con la implantación del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) y sus servicios de seguimiento y socorro. Aun cuando se considere que las especificaciones son neutras con respecto a la tecnología, la realidad es que la tecnología de satélites será la primera opción para los nuevos servicios relacionados con la seguridad operacional. Más aún, se observa que, si bien con el GADSS se prevé que las operaciones dependan incluso más de la disponibilidad de constelaciones de satélites, el número de constelaciones de satélites que actualmente pueden dar cabida a estos servicios es reducido.

2.3 La consecuencia es que las líneas aéreas, en especial las que tienen rutas en regiones remotas u oceánicas, dependerán de un pequeño número de empresas de satélites para los servicios relacionados con comunicaciones, navegación, telemetría y socorro.

2.4 En el Manual SMAS(R) se considera que los arreglos institucionales deben reconocer la responsabilidad y la autoridad de los Estados para aplicar la reglamentación de seguridad operacional. En el manual se reconoce también que la complejidad de los sistemas de satélites modernos hace que sea difícil para los Estados saber cuál es la mejor manera de ejercer las responsabilidades que les corresponden en el contexto internacional global. En particular, en el manual no se analiza cómo garantizar internacionalmente el cumplimiento continuo de los requisitos, por lo que le toca a cada administración decidir acerca de la forma en que determinarán y cumplirán sus responsabilidades.

2.5 Los dos principios que se citan en el párrafo 1.2 anterior, dejan claro que las cuestiones relacionadas con los servicios por satélite merecen ser consideradas a escala mundial o internacional. En la práctica, las empresas que proporcionan servicios de satélites con base en un país son multinacionales por constitución y ofrecen servicios a escala mundial. Por esta característica de las empresas, es difícil que cada Estado individualmente pueda reglamentarlas de manera independiente y armonizada. Tampoco es factible que cientos de Estados ejerzan su función de reglamentación de manera armonizada sobre una empresa multinacional de este tipo específica. Por esto, las entidades encargadas reglamentar los servicios por satélite se establecen a escala internacional, para poder reglamentar a los proveedores de servicios por satélite de manera armonizada en nombre de todos los Estados miembros con normas convenidas mundialmente.

2.6 En el contexto del sector marítimo mundial, se observa que la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció su propio régimen (Criterios para la provisión de servicios por satélite) para la reglamentación de los proveedores de servicios por satélite y contrató a una organización intergubernamental para supervisar los servicios de comunicaciones por satélite, con el fin de garantizar la disponibilidad continua de la red de satélites para los usuarios, minimizando las interrupciones del servicio por satélite. El régimen de la OMI para la reglamentación de los servicios por satélite está diseñada de modo tal que no aumente la carga de los Estados miembros en términos de esfuerzos y costos y, al mismo tiempo, haya transparencia para todas las partes que intervienen.

2.7 La necesidad de considerar la reglamentación de los servicios móviles por satélite a escala internacional es incluso más razonable en el sector de la aviación. La OACI establece los requisitos mínimos y las mediciones aplicables a las disposiciones de los servicios aeronáuticos de seguridad operacional por satélite y determina cómo los Estados miembros deberían organizar la implementación de dicha reglamentación de manera armonizada. Una solución que permita crear una sola entidad internacional encargada de la reglamentación responsable de garantizar la disponibilidad continua de los servicios móviles de comunicaciones por satélite, especialmente en relación con la seguridad operacional, no solo salvaguardaría la fiabilidad del sistema, sino que incrementaría la eficiencia y la rentabilidad a escala global.

3. **PROPUESTA**

3.1 Teniendo en cuenta lo anterior, los Emiratos Árabes Unidos estiman que la OACI debería considerar cómo podrían implementarse efectivamente arreglos para la reglamentación de los proveedores de servicios por satélite. La necesidad de reglamentación es obvia, ya que la aviación civil depende cada día más de los sistemas móviles por satélite. En esta situación, la OACI es la entidad más apropiada para encontrar una solución a escala internacional, reduciendo así la carga para todos los Estados miembros y haciendo que el proceso sea más eficiente y transparente.

3.2 En este contexto, podría encargarse al Consejo de la OACI el examen de las cuestiones planteadas y el establecimiento de regímenes adecuados para la reglamentación de los proveedores de servicios por satélite, de manera armonizada.