



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO – 40º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 26 – 30 de octubre de 2026)

Cuestión 3: Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico

**RESEÑA HISTÓRICA DEL TRABAJO REALIZADO EN LA OACI EN RELACIÓN CON
LA CUESTIÓN 6 DEL PROGRAMA GENERAL DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO:
*ESTUDIO DE LAS CUESTIONES JURÍDICAS INTERNACIONALES RELACIONADAS
CON LOS SISTEMAS Y SERVICIOS MUNDIALES POR SATÉLITE PARA
LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL***

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) son objeto de estudio en la OACI desde hace muchas décadas. Para realizar esa labor han sido necesarios varios períodos de sesiones de la Asamblea, del Consejo, de las conferencias de navegación aérea, del Comité Jurídico, de un grupo experto en asuntos jurídicos y técnicos y de un grupo de estudio de la Secretaría, que se reunió once veces durante casi cinco años.

1.2 En junio de 1983 el Consejo de la OACI expresó su intención de constituir un comité especial para elaborar una proyección de las necesidades en el ámbito de la navegación aérea y las actividades relacionadas para la aviación civil internacional, en el entendimiento de que un examen más profundo del tema se referiría a toda la tecnología nueva y avanzada, incluida la tecnología satelital¹. En noviembre de 1983 se estableció el Comité Especial sobre Sistemas de Navegación Aérea del Futuro (Comité FANS) con las siguientes atribuciones: “estudiar las cuestiones técnicas, operacionales, institucionales y económicas, incluidos los efectos costo/beneficio, relacionadas con los posibles sistemas de navegación aérea del futuro; determinar y evaluar nuevos conceptos y nuevas tecnologías, incluida la tecnología satelital, que puedan aportar beneficios en el futuro al desarrollo de la aviación civil internacional, incluidas las probables repercusiones que tendrían para los usuarios y proveedores de tales sistemas; y formular recomendaciones al respecto en vistas de una proyección general a largo plazo para el desarrollo evolutivo coordinado de la navegación aérea en el ámbito de la aviación civil internacional durante un período de veinticinco años. El comité debería evitar la duplicación de esfuerzos y coordinar su trabajo con el de los grupos existentes en la Organización²”. Entre las atribuciones del Comité FANS se incluía el estudio de los aspectos institucionales de los sistemas de navegación aérea del futuro.

1.3 Los aspectos institucionales de los FANS fueron examinados por las expertas y expertos técnicos del Comité FANS en su segunda (1985), tercera (1986) y cuarta (1988) reuniones, así como por el Comité Especial para la Supervisión y Coordinación del Desarrollo del Sistema de Navegación Aérea del

¹ C-DEC 109/20.

² C-DEC 110/9, párr. 1.

Futuro y del Planeamiento de la Transición (Comité FANS, fase II) en su primera (1990), segunda (1991) y tercera (1992) reuniones. La Décima Conferencia de Navegación Aérea (5-20 de septiembre de 1991) abordó en la cuestión 4 del orden del día el tema: “Examen de los aspectos institucionales del futuro sistema de navegación aérea”. La conferencia subrayó el importante papel que jugará la OACI en los futuros arreglos institucionales, de conformidad con el artículo 44 del Convenio de Chicago, y concluyó que muchos de los problemas institucionales y jurídicos estaban interrelacionados y tendría que examinarlos el Comité Jurídico. Como resultado de sus deliberaciones, la conferencia recomendó que la OACI agilizase el trabajo del Comité Jurídico sobre el tema de los “Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro”, en la medida necesaria para implementar el concepto FANS y que, en sus futuros trabajos sobre el tema, los órganos de la OACI tuviesen en cuenta las resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI, los principios rectores y las directrices propuestos por el Comité FANS.

1.4 El 29 de junio de 1988 el Consejo decidió añadir la cuestión: “Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro” al programa general de trabajo del Comité Jurídico³. Desde ese entonces, el título de esta cuestión ha sido modificado en numerosas ocasiones por la Asamblea, el Consejo o el Comité Jurídico y actualmente es el siguiente: “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios mundiales por satélite para la navegación aérea internacional”. Como se detalla más adelante, el trabajo realizado por el Comité Jurídico sobre la cuestión culminó —o contribuyó significativamente— a la adopción de: 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, la *Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS*⁴, el *Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS*⁵, un *Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)*⁶, y la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)*⁷. No obstante lo anterior, el Comité Jurídico no ha hecho ninguna labor de fondo respecto a esta cuestión desde su 33º período de sesiones, que se celebró en 2008.

1.5 Como observó el Dr. Assad Kotaite, expresidente del Consejo de la OACI, durante el examen por el Consejo (el 5 de marzo de 2004) del informe final del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre los Aspectos Jurídicos de los Sistemas CNS/ATM, las iniciativas de la OACI respecto a los sistemas CNS/ATM comenzaron mucho antes de lo indicado anteriormente. En su opinión, “[si bien] a menudo se ha hecho referencia a la Décima Conferencia de Navegación Aérea de 1991, que adoptó el concepto de un sistema CNS/ATM, posteriormente aprobado por el Consejo y la Asamblea, fue en la Séptima Conferencia de Navegación Aérea de 1972 cuando se planteó por primera vez la idea de un sistema de navegación aérea por satélite. Esa idea evolucionó progresivamente a FANS I y FANS II en la década de 1980”. El Dr. Kotaite señaló además que “[e]ste tema, que es complejo no solo desde el punto de vista jurídico, sino también desde el punto de vista tecnológico y técnico, es una de las cuestiones del programa de trabajo del Comité Jurídico que aprobó la Asamblea y es objeto de un examen anual por parte del Consejo”⁸.

1.6 La introducción de servicios basados en el GNSS para satisfacer las necesidades de la aviación civil internacional fue inicialmente posible mediante la implantación operacional de dos constelaciones principales de satélites: el sistema mundial de determinación de la posición (GPS) de los Estados Unidos y

³ C-DEC 124/16, párr. 1.

⁴ Resolución A32-19 de la Asamblea.

⁵ Resolución A32-20 de la Asamblea.

⁶ Adoptada originalmente como resolución A35-3 de la Asamblea, actualmente apéndice F de la resolución A42-5 de la Asamblea.

⁷ Resolución A42-8 de la Asamblea.

⁸ C-MIN 171/9, párr. 47.

el Sistema Mundial de Satélites de Navegación (GLONASS) de la Federación de Rusia⁹. En 1994 los Estados Unidos ofrecieron el servicio de determinación de la posición normalizado (GPS) para atender las necesidades de la aviación civil internacional y reafirmaron esa oferta en 2007. El Consejo de la OACI aceptó ambas ofertas¹⁰. En 1996 la Federación de Rusia ofreció el GLONASS para atender las necesidades de la aviación civil internacional y el Consejo de la OACI aceptó su oferta¹¹. Ambos Estados están mejorando sus constelaciones y se han comprometido ante la OACI a tomar todas las medidas necesarias para mantener la fiabilidad del servicio. La infraestructura GNSS mundial ha experimentado una importante evolución desde entonces con la introducción de nuevas constelaciones principales. Europa y China han desarrollado nuevos sistemas GNSS (Galileo y el sistema de navegación por satélite BeiDou, respectivamente), que serán interoperables con el GPS y el GLONASS mejorados. La Comisión Europea anunció la prestación de los servicios iniciales de Galileo en 2016 y ha estado trabajando desde entonces en los avances complementarios necesarios para declarar la plena capacidad operacional. China declaró plenamente operativa la tercera fase del sistema de navegación por satélite BeiDou (BDS-3) en julio de 2020 y ofreció el servicio abierto de BDS-3 a la comunidad de la aviación civil en 2021¹².

1.7 En 2001 la OACI adoptó normas y métodos recomendados (SARPS) que establecen los requisitos para el GNSS¹³. Estos SARPS sustentan las operaciones GNSS basadas en la aumentación de las señales de las constelaciones principales de satélites para satisfacer los requisitos de seguridad operacional y fiabilidad¹⁴.

1.8 En esta nota se presenta una reseña histórica de la labor realizada por diversos órganos e instancias de la OACI sobre los aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS, con el fin de facilitar la consideración por parte del Comité Jurídico acerca de si se justifica realizar trabajos adicionales sobre esta cuestión y, de ser así, ayudar a ese comité a proporcionar orientación específica sobre el alcance y la dirección de los trabajos futuros.

2. 1990-1991: ASPECTOS INSTITUCIONALES Y JURÍDICOS DE LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA DEL FUTURO

2.1 En su 27º período de sesiones (27 de marzo – 12 de abril de 1990), el Comité Jurídico examinó la cuestión: “Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro” sobre la base de una nota preparada por la Secretaría¹⁵. En esa nota se indicaba que la introducción de los sistemas de navegación aérea del futuro dependería, no solo del desarrollo y la disponibilidad de nueva tecnología, sino también, en gran medida, del grado de cooperación de los Estados y del consenso entre ellos para poner en práctica los nuevos sistemas en determinadas condiciones jurídicas específicas. Si bien apoyó unánimemente el nombramiento de un/a relator/a para estudiar el tema, el Comité Jurídico llegó a la conclusión de que todo futuro estudio sobre el tema debería coordinarse con el trabajo de seguimiento de la labor del Comité FANS¹⁶.

2.2 En vista de la labor realizada por el Comité FANS, y teniendo en cuenta las ramificaciones institucionales de los sistemas del futuro, el Consejo consideró que la cuestión: “Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro” merecía la máxima prioridad en el programa

⁹ Doc 9849, *Manual sobre el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)*, Quinta edición, 2025.

¹⁰ C-DEC 143/12; C-DEC 182/7 y el correspondiente intercambio de notas entre la OACI y el Gobierno de los Estados Unidos.

¹¹ C-DEC 147/15 y el correspondiente intercambio de notas entre la OACI y el Gobierno de la Federación de Rusia.

¹² Doc 9849, *Manual sobre el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)*, Quinta edición, 2025.

¹³ Enmienda 76 del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, 16 de julio de 2001.

¹⁴ Doc 9849, *Manual sobre el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)*, Quinta edición, 2025.

¹⁵ LC/27-WP/7, *Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro – Nota introductoria presentada por la Secretaría*.

¹⁶ Doc 9556-LC/187, *Informe del 27º período de sesiones del Comité Jurídico*, párrs 7.1 – 7.8.

general de trabajo del Comité Jurídico, que el Consejo modificó en consecuencia el 14 de junio de 1991. De acuerdo con el artículo 17 del Reglamento interno del Comité Jurídico, la persona que presidía entonces el Comité Jurídico nombró a un relator (Dr. W. Guldemann, Suiza) para que estudiase y preparase un informe relativo a los “Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro”.

3. **1992-1993: CONVENIENCIA DE ESTABLECER UN MARCO JURÍDICO RELATIVO A LOS SISTEMAS MUNDIALES DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE; CONSIDERACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO JURÍDICO PARA LOS SISTEMAS MUNDIALES DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)**

3.1 Durante su 28º período de sesiones (11-22 de mayo de 1992), el Comité Jurídico concluyó, tras examinar el informe de la persona relatora relativo a la cuestión “Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro”, que no existía ningún obstáculo jurídico para la implementación y la realización del concepto de los sistemas CNS/ATM, y que no había nada inherente a ese concepto que fuese incompatible con el Convenio de Chicago. El Comité Jurídico también respaldó las directrices elaboradas en la tercera reunión del Comité FANS, fase II, sobre los arreglos institucionales aceptables relativos a la implementación del GNSS en la aviación civil. Durante el examen de su programa de trabajo, el Comité Jurídico acordó eliminar la cuestión núm. 1, “Aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro”, en vista del trabajo realizado durante el 28º período de sesiones, e incluir una nueva cuestión relativa al GNSS, con prioridad núm. 5, titulada: “*Conveniencia de establecer un marco jurídico relativo a los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)*”¹⁷.

3.2 El 17 de junio de 1992, durante su 136º período de sesiones, el Consejo decidió modificar el título de la cuestión núm. 5 del programa de trabajo del Comité Jurídico de la siguiente manera: “Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)” y elevar su prioridad al núm. 1¹⁸. En su 29º período de sesiones (del 22 de septiembre al 8 de octubre de 1992), la Asamblea hizo suyo el programa de trabajo del Comité Jurídico modificado por el Consejo y convino en que era urgente que el Consejo estableciese claramente los objetivos de la cuestión mencionada. En consecuencia, durante su 137º período de sesiones (el 18 de noviembre de 1992) y el 138º período de sesiones (el 5 y el 26 de marzo de 1993), el Consejo, tras examinar el programa de trabajo del Comité Jurídico, convino en que, respecto a la cuestión núm. 1, “Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)”, el Comité Jurídico debería abordar los siguientes temas específicos:

- a) la definición de arreglos institucionales aceptables internacionalmente;
- b) el papel que podría desempeñar la OACI en la provisión del GNSS a largo plazo;
- c) el contenido de los arreglos que se concertarán entre la OACI y los Estados proveedores de GNSS actualmente; y
- d) el cumplimiento por parte de los proveedores de sistemas GNSS de las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes de la OACI¹⁹.

3.3 En julio de 1993 la persona que presidía entonces el Comité Jurídico nombró al Dr. Kenneth Rattray (Jamaica) relator sobre el tema: “Consideración del establecimiento de un marco jurídico

¹⁷ Doc 9588 LC/188, *Informe del 28º período de sesiones del Comité Jurídico*, párrs 5.1 – 5.8.

¹⁸ C-DEC 136/12.

¹⁹ C-DEC 138/18.

para los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)”. El informe de la persona relatora²⁰, que se examinó durante el 29º período de sesiones del Comité Jurídico, se refería esencialmente al establecimiento de una institución de reglamentación encargada de la supervisión y vigilancia de los proveedores de GNSS, pero sin tener el sistema en propiedad. La persona relatora propuso que el marco jurídico fuese un convenio o acuerdo internacional adoptado bajo los auspicios de la OACI. Ese acuerdo exigiría que un proveedor de servicios GNSS obtenga una certificación de la OACI. La persona relatora examinó luego una serie de temas adicionales, concretamente la determinación de los derechos impuestos a los usuarios, cuestiones de responsabilidad, posibles disposiciones sobre cooperación y consulta entre Estados parte y proveedores de servicios, la compatibilidad del convenio propuesto con otros instrumentos internacionales y los procedimientos de solución de controversias. Finalmente, abordó la necesidad de prever disposiciones transitorias que reconozcan la existencia del GPS y el GLONASS como parte del enfoque evolutivo del sistema mundial de navegación por satélite definitivo. Con el fin de ofrecer un punto de partida práctico, la persona relatora propuso que se concertase un memorando de acuerdo entre la OACI y los Estados que prestan los servicios.

4. **1994: DECLARACIÓN SOBRE LA POLÍTICA GENERAL DE LA OACI PARA LA IMPLANTACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

4.1 Durante su 139º período de sesiones, cuando analizaba la propuesta del Secretario General²¹ para el posible establecimiento de un mecanismo CNS/ATM de la OACI en respuesta a las recomendaciones 4/5 y 8/5 de la Décima Conferencia de Navegación Aérea, el Consejo convino en que debía elaborarse una política de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM²². Esta política debería, entre otras cosas, abordar cuestiones como la continuidad de los sistemas de navegación aérea existentes, el acceso a los nuevos sistemas, la prevención de situaciones de monopolio y la no discriminación. En consecuencia, el Consejo solicitó al Secretario General que redactase una propuesta relativa a la política general de la OACI para los sistemas CNS/ATM, en la que se definiesen los elementos de política que debían incorporarse en un marco jurídico para el GNSS. El Consejo consideró que debía comunicarse al Comité Jurídico que se le pediría que incluyese en su programa de trabajo la preparación de un marco jurídico para la implantación del GNSS a largo plazo y que, en su momento, la presidencia del Comité Jurídico debía nombrar una persona relatora.

4.2 El 9 de marzo de 1994 el Consejo aprobó la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM, preparada por la Secretaría²³, y solicitó al Comité Jurídico que incorporase, según procediese, los elementos de la declaración a sus propuestas relativas a un marco jurídico.

5. **1994: 29º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO**

5.1 Tras haber examinado el informe de la persona relatora, el Comité Jurídico, en su 29º período de sesiones (4 – 15 de julio de 1994), adoptó un proyecto de acuerdo modelo que debía concertarse entre la OACI y los proveedores de señales GNSS para el futuro inmediato. El Comité Jurídico también hizo suya una “lista de verificación de las cuestiones que debían considerarse en los contratos de provisión de señales GNSS concertados con proveedores de señales en el contexto de un GNSS a largo plazo” y recomendó al Consejo la creación de un grupo experto en asuntos jurídicos y técnicos con las

²⁰ LC/29-WP/3-1 *Los aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea del futuro – Informe de la persona relatora al Comité Jurídico*.

²¹ C-WP/9776, *Establecimiento del mecanismo de comunicaciones, navegación y vigilancia/Gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de la OACI*.

²² C-DEC 139/13 y 14.

²³ C-DEC 141/13.

atribuciones siguientes, teniendo en cuenta: a) el informe de la persona relatora; b) la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM; c) los informes del 28º y el 29º período de sesiones del Comité Jurídico; y d) cualquier otro documento pertinente:

- a) examinar diferentes tipos y formas del marco jurídico para el GNSS a largo plazo, indicando los pros y los contras de cada forma y sus preferencias, en particular explorando la necesidad, si la hubiere, de un convenio;
- b) elaborar el marco jurídico que respondería, entre otras cosas, a los principios fundamentales enunciados en el párrafo 6 del informe de la persona relatora; y
- c) preparar el proyecto de texto(s), incluido un modelo de contrato, utilizando la lista de verificación aprobada por el 29º período de sesiones del Comité Jurídico, para su consideración por el Consejo de la OACI.

6. 1995-1998: GRUPO EXPERTO EN ASUNTOS JURÍDICOS Y TÉCNICOS SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DEL MARCO JURÍDICO RELATIVO AL GNSS (LTEP)

6.1 En la decimoprimer sesión de su 146º período de sesiones, celebrada el 6 de diciembre de 1995, el Consejo estableció el Grupo Experto en Asuntos Jurídicos y Técnicos sobre el Establecimiento del Marco Jurídico relativo al GNSS. El Consejo también decidió que el LTEP debía tener las atribuciones que recomendó el Comité Jurídico en su 29º período de sesiones e hizo suyas la Asamblea en su 31º período de sesiones²⁴.

6.2 El LTEP celebró tres reuniones y estableció dos grupos de trabajo: uno encargado de elaborar disposiciones de una carta en la que se enunciasen los principios fundamentales para el GNSS, y otro encargado de examinar cuestiones relacionadas con la certificación, la responsabilidad, la administración, las finanzas, la recuperación de costos y las futuras estructuras operacionales del GNSS.

6.3 El LTEP preparó el texto de la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS. En la carta se consagran los principios fundamentales aplicables a la implantación y explotación del GNSS, incluyendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional; el acceso universal a los servicios GNSS sin discriminación; la preservación de la soberanía, la autoridad y la responsabilidad de los Estados; la continuidad, disponibilidad, integridad, exactitud y confiabilidad de los servicios GNSS; la compatibilidad de los arreglos regionales con el proceso de planificación e implantación mundial, y el principio de cooperación y asistencia mutua. En cuanto a la forma de la carta, la mayoría del LTEP prefería un nuevo convenio internacional, mientras que una minoría deseaba que se adoptase como resolución de la Asamblea. La mayoría a favor de un convenio no tuvo dificultad en aceptar una resolución de la Asamblea como arreglo provisional o transitorio. El grupo experto consideraba que la decisión en cuanto a la forma final de la carta debía dejarse al Consejo u otro órgano apropiado.

6.4 El LTEP presentó otras recomendaciones sobre cuestiones jurídicas relacionadas con la certificación, la responsabilidad, la administración, las finanzas y la recuperación de costos, así como sobre futuras estructuras operacionales del GNSS. Algunas de estas recomendaciones hacían referencia a la necesidad de nuevos estudios sobre ciertos temas.

6.5 Durante su 153º período de sesiones, el 20 de marzo de 1998, el Consejo decidió, después de examinar el informe de la tercera reunión del LTEP, que debía presentarse un informe sobre el trabajo

²⁴ C-DEC 146/11.

del LTEP al 32º período de sesiones de la Asamblea para una mayor orientación; y que el proyecto de carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS debía someterse al 32º período de sesiones de la Asamblea para su adopción²⁵.

7. **1998: CONFERENCIA MUNDIAL SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

7.1 Durante la Conferencia Mundial sobre la Implantación de los Sistemas CNS/ATM, celebrada en Río de Janeiro del 11 al 15 de mayo de 1998, se presentaron los resultados del trabajo de LTEP con fines informativos. La conferencia apoyó la adopción del proyecto de carta como marco provisional a corto plazo. Aunque la forma de un marco jurídico a largo plazo era controvertida, predominó la opinión de que se necesitaba un convenio internacional para aportar garantías firmes de la accesibilidad universal y la continuidad de los servicios y otros asuntos relacionados, y para abarcar el tema de la responsabilidad. Mientras tanto, se acordó que la implantación de los sistemas CNS/ATM no debía retrasarse hasta que se ultimase la labor relacionada con los asuntos jurídicos. La conferencia también concluyó que los arreglos regionales pueden contribuir a la elaboración de un marco jurídico e institucional mundial para la implantación de los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS, siempre que sean plenamente compatibles con el marco mundial en la medida en que exista, y apoyan la interoperabilidad de los componentes regionales de los sistemas CNS/ATM. La conferencia respaldó el papel central de la OACI en la implantación de un sistema GNSS mundial a largo plazo mediante la elaboración de SARPS técnicos y operacionales. Otra opinión expresada durante la conferencia fue que la consideración del marco jurídico no debía limitarse al GNSS, sino que debía extenderse a otros aspectos de los sistemas CNS/ATM. Además, para proteger la seguridad operacional de la aviación civil, deberían elaborarse medidas jurídicas para tratar eficazmente los posibles casos de interferencia ilícita que afectan al procesamiento y el flujo de datos relacionados con los sistemas CNS/ATM.

7.2 La conferencia mundial adoptó las siguientes recomendaciones:

“Los complejos aspectos jurídicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM, en particular el GNSS, requieren que la OACI realice un trabajo adicional al respecto. Como parte de ese trabajo adicional habría que elaborar un marco jurídico adecuado a largo plazo para regir la explotación y la disponibilidad de los sistemas CNS/ATM, examinando también la posibilidad de elaborar un convenio internacional para ese fin. Sin embargo, ese trabajo adicional no debería retrasar la implantación de los sistemas CNS/ATM. El trabajo adicional sobre este asunto, que debería llevar a cabo la OACI, debería tener los siguientes objetivos:

- a) instaurar y crear una confianza mutua entre los Estados respecto a los sistemas CNS/ATM; y
- b) apoyar la implantación de los sistemas CNS/ATM”.

8. **1998: 32º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA (22 DE SEPTIEMBRE – 2 DE OCTUBRE DE 1998)**

8.1 Tras examinar los resultados del trabajo del LTEP y las recomendaciones de la Conferencia Mundial sobre los Sistemas CNS/ATM, en el 32º período de sesiones de la Asamblea se adoptaron dos resoluciones sobre el tema: la resolución A32-19 de la Asamblea, a saber, la *Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS*; y la resolución A32-20: *Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS*. En la

²⁵ C-DEC 153/16, párr. 10.

resolución A32-20, la Asamblea encargó al Consejo y a la Secretaría que estableciese un grupo de estudio de la Secretaría para dar seguimiento a las recomendaciones de la Conferencia de Río y del LTEP, en particular en lo relativo a las cuestiones institucionales y la cuestión de la responsabilidad, y considerar la elaboración de un marco a más largo plazo para regir la explotación de los sistemas GNSS. De esa manera, la Asamblea hizo suya la decisión que tomó el Consejo durante su 154º período de sesiones, el 10 de junio de 1998, de establecer el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre los Aspectos Jurídicos de los Sistemas CNS/ATM.

8.2 El 32º período de sesiones de la Asamblea también decidió modificar la cuestión núm. 1 del programa de trabajo del Comité Jurídico, que anteriormente se refería únicamente a los GNSS, para que dijera lo siguiente: “**Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)**”. En este sentido, se recordó que cuando el Consejo estableció el LTEP, le otorgó unas atribuciones relacionadas únicamente con los GNSS y no con los demás aspectos de los CNS/ATM²⁶. En consecuencia, el grupo experto no examinó los aspectos jurídicos de otros elementos de los sistemas CNS/ATM. Así pues, la modificación del título de la cuestión núm. 1 del programa de trabajo del Comité Jurídico por parte del 32º período de sesiones de la Asamblea fue en respuesta a la recomendación de la Conferencia Mundial sobre la Implantación de los Sistemas CNS/ATM de 1998, según la cual la consideración de los aspectos jurídicos no debía limitarse exclusivamente al GNSS, sino que también debía hacerse extensiva a otros elementos de los sistemas CNS/ATM.

9. 1999-2004: LABOR DEL GRUPO DE ESTUDIO DE LA SECRETARÍA SOBRE LOS ASPECTOS JURÍDICOS DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

9.1 El Grupo de Estudio de la Secretaría sobre los Aspectos Jurídicos de los Sistemas CNS/ATM celebró 11 reuniones entre abril de 1999 y enero de 2004 y presentó informes periódicos sobre los progresos al Consejo. Se presentó un informe sobre los progresos de la labor del grupo de estudio al 33º período de sesiones de la Asamblea en 2001, que decidió que se realizasen nuevos trabajos sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM con el fin de ultimar el concepto de un marco contractual para los CNS/ATM con carácter provisional y establecer una vía para su implementación, en particular la posibilidad de un convenio internacional. Con arreglo a esa decisión, el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre los Aspectos Jurídicos de los Sistemas CNS/ATM finalizó su trabajo en enero de 2004. El grupo examinó el marco jurídico existente aplicable a los sistemas CNS/ATM, determinó ciertas deficiencias, debatió en detalle sobre un marco contractual para esos sistemas y estudió la posibilidad de establecer un convenio internacional para tal fin.

9.2 El Grupo de Estudio mantuvo discusiones detalladas y acordó un conjunto de cláusulas contractuales en forma de “Borrador de marco contractual relativo a la provisión de servicios GNSS”. Aunque ese borrador recibió el apoyo de la mayoría de los miembros del grupo, persistieron puntos de vista diferentes respecto al alcance y el carácter obligatorio del marco. Algunos miembros consideraron el marco como un modelo de contrato opcional y no vinculante, que los Estados u otras partes eran libres de aceptar o no. Otros consideraron que, para mantener el grado de uniformidad deseado y proporcionar garantías esenciales para generar confianza en los sistemas CNS/ATM, el marco debía contener una serie de elementos obligatorios comunes vinculantes para las partes. En su opinión, esos elementos debían adoptar la forma de un acuerdo intergubernamental y podrían evolucionar gradualmente en el futuro hacia un convenio internacional. A pesar de las discusiones detalladas a lo largo de varias reuniones, el grupo no pudo alcanzar un consenso sobre el tema de un convenio internacional.

²⁶ C-DEC 146/11.

9.3 En el grupo de estudio surgieron dos corrientes de pensamiento respecto a un convenio internacional como marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la explotación de los sistemas GNSS: una corriente consideraba prematuro elaborar y redactar un convenio internacional en ese momento, ya que no se había adquirido experiencia suficiente en la implantación de los sistemas CNS/ATM, y el GNSS en particular; mientras que otra corriente consideraba que era necesario y deseable contar con un convenio internacional.

9.4 El 5 de marzo de 2004, durante el examen por parte del Consejo del informe final del grupo de estudio de la Secretaría, se expresó la opinión de que, dado que no había consenso acerca de la necesidad de establecer un convenio internacional, el Consejo debía reconocer que los estudios de la OACI sobre los aspectos jurídicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM habían sido exhaustivos, y debía recomendar al 35º período de sesiones de la Asamblea que la OACI considerase su investigación jurídica completa y concentrase sus esfuerzos en los aspectos técnicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM. Varias personas representantes del Consejo expresaron la opinión de que en esa etapa era prematuro elaborar y redactar un convenio internacional. Otras opinaron que el estudio sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM debía continuar. En apoyo de esa visión se afirmó que, dado que la radiocomunicación por satélite debía convertirse en última instancia en la única herramienta para la gestión del tránsito aéreo, debía reconocerse la necesidad de nuevos arreglos internacionales que rijan la implantación y explotación del futuro GNSS. Dichos arreglos deberían, en particular, proporcionar suficiente seguridad jurídica a aquellos Estados que dependan de señales proporcionadas por otros respecto a sus obligaciones dimanantes del artículo 28 del Convenio de Chicago. Los arreglos también deberían proporcionar un marco de responsabilidad integral, coherente y coordinado para las actividades relacionadas con el GNSS.

9.5 Aunque reconoció que los aspectos jurídicos de la implantación de los sistemas CNS/ATM eran de gran importancia, el Consejo decidió posponer la decisión de determinar qué acciones adicionales podrían tomarse al respecto hasta el 35º período de sesiones de la Asamblea.

10. 2004: 35º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA (28 DE SEPTIEMBRE – 8 DE OCTUBRE DE 2004)

10.1 La Asamblea examinó la cuestión durante el 35º período de sesiones basándose en la nota A35-WP/75 presentada por la Secretaría, la nota A35-WP/125 presentada por los 41 miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, la nota A35-WP/179 presentada por los 21 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, la nota A35-WP/215 presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y la nota A35-WP/216 presentada por los Estados Unidos. La Comisión Jurídica tomó nota de las opiniones divergentes expresadas en las notas de estudio mencionadas, que iban desde una propuesta para considerar la posibilidad de establecer un convenio internacional o una propuesta para adoptar un marco contractual como paso hacia el objetivo a largo plazo de un instrumento mundial de derecho internacional, hasta una propuesta para suspender el trabajo en pro de un nuevo “marco jurídico a largo plazo” hasta el siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea. Basándose en la recomendación de la Comisión Jurídica, la Asamblea adoptó la resolución A35-3: *Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)*.

10.2 En la resolución A35-3 de la Asamblea se recuerda que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en el marco de los trabajos de la Asamblea, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo experto en asuntos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, que han permitido comprender y registrar de forma detallada las dificultades, cuestiones y preocupaciones a las que se enfrenta la comunidad mundial. En la cláusula dispositiva 3 de la resolución se invita a los Estados contratantes a considerar también la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar las cuestiones

jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en la región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional. Además, en la resolución se encarga al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional.

11. 2007-2008: CONSIDERACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO JURÍDICO PARA LOS SISTEMAS CNS/ATM, INCLUIDOS LOS SISTEMAS MUNDIALES DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS) Y LOS ORGANISMOS MULTINACIONALES REGIONALES

11.1 Durante el 36º período de sesiones de la Asamblea (18 – 28 de septiembre de 2007), EUROCONTROL, en nombre de los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), informó a la Asamblea de los avances realizados en la implementación de la resolución A35-3. EUROCONTROL destacó la importancia del marco contractual para tratar las cuestiones jurídicas e institucionales relacionadas con el GNSS a nivel regional y señaló que el modelo elaborado a nivel europeo constituiría una herramienta flexible y fácil de aplicar, capaz de acomodar las demandas específicas de las distintas regiones. EUROCONTROL informó a la Asamblea de que el marco contractual de la CEAC había recibido aceptación en Europa y que pronto se presentaría a la OACI para su examen, véase validación. La cuestión crucial de la responsabilidad se abordaría en el marco contractual.

11.2 La Comisión Jurídica entendía que, una vez que los miembros de la CEAC hubiesen elaborado un modelo de marco jurídico regional, este podría distribuirse a través de la OACI a sus Estados miembros, y los Estados interesados podrían utilizar esa información como texto de orientación para elaborar sus propios marcos jurídicos regionales, según correspondiera. En vista de lo anterior, el 36º período de sesiones de la Asamblea acordó modificar el título de la cuestión (que entonces tenía prioridad núm. 3 en el programa de trabajo del Comité Jurídico) para incluir a los organismos multinacionales regionales en la consideración de un marco jurídico. Por tanto, el título de la cuestión modificado es el siguiente: **“Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales”**.

11.3 Durante el 33º período de sesiones del Comité Jurídico (21 de abril – 2 de mayo de 2008), EUROCONTROL presentó una nota de estudio²⁷ que mostraba el Acuerdo Marco Europeo como un mecanismo regional, en respuesta a la invitación formulada a los organismos multinacionales regionales para que diesen cumplimiento a la resolución A35-3 de la Asamblea. El Comité Jurídico tomó nota del documento presentado por EUROCONTROL.

12. 2009 – 2018: NINGUNA NOVEDAD IMPORTANTE

12.1 Durante el 34º período de sesiones del Comité Jurídico (9 – 17 de septiembre de 2009), no se notificó ninguna novedad específica en relación con el trabajo en curso del Comité Jurídico respecto al tema **“Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales”**. A este respecto, es importante recordar que el 34º período de sesiones del Comité Jurídico se dedicó principalmente a la consideración de los proyectos de instrumentos elaborados por el subcomité encargado de las amenazas nuevas y emergentes. Estos instrumentos terminaron convirtiéndose en el Convenio y el Protocolo de Beijing de 2010.

²⁷ LC/33-WP/4-8, *Modo práctico de avanzar: Modelo de acuerdo marco para la implantación, provisión, explotación y utilización de un sistema mundial de navegación por satélite para fines de navegación aérea*.

12.2 El Consejo examinó el programa de trabajo del Comité Jurídico, incluida la priorización de sus cuestiones, en la tercera sesión de su 197º período de sesiones, celebrado en noviembre de 2012. En esta ocasión, el Consejo decidió cambiar la prioridad de la cuestión “Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales” en el programa de trabajo del Comité Jurídico, pasándola del núm. 3 al núm. 4.

12.3 Durante el 35º período de sesiones del Comité Jurídico (6 – 15 de mayo de 2013) se hicieron algunos intentos para eliminar la cuestión núm. 4 “Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales”, del programa de trabajo del Comité Jurídico”. Pese a la ausencia de novedades pertinentes sobre el tema desde 2008, el 35º período de sesiones del Comité Jurídico decidió mantener la cuestión en el programa de trabajo, considerando que algunos Estados habían destacado que no se había prestado la asistencia técnica necesaria para la implantación de los sistemas CNS/ATM.

12.4 Durante el 38º período de sesiones de la Asamblea (24 de septiembre - 4 de octubre de 2013), una delegación expresó la opinión de que la cuestión podría eliminarse del programa de trabajo o rebajarse su prioridad, habida cuenta de los documentos ya elaborados por la OACI y el hecho de que no se hubiese realizado ningún trabajo en el Comité Jurídico ni en la Comisión Jurídica desde hacía nueve años. La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) se opuso a la eliminación de esta cuestión del programa de trabajo del Comité Jurídico o a la rebaja de su prioridad y solicitó al Secretario General que elaborase textos de orientación para la implantación de los sistemas CNS/ATM. A recomendación de la Comisión Jurídica, el 38º período de sesiones de la Asamblea decidió mantener la cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico con la prioridad núm. 4.

12.5 Durante el 203º período de sesiones del Consejo (15 de septiembre – 14 de noviembre de 2014), una persona representante solicitó que se priorizase la cuestión núm. 4 “Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales”, ya que el establecimiento de dicho marco jurídico era esencial para formalizar los derechos relacionados con el GNSS y facilitar el uso de este último. La persona representante subrayó que los sistemas CNS/ATM, y específicamente el GNSS, eran facilitadores esenciales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), e hizo hincapié en la necesidad de sincronizar el marco jurídico previsto con el marco mundial de las mejoras por bloques. Otra persona representante expresó la opinión de que, aunque no parecía haber habido avances recientes respecto a la cuestión, eso no significaba que el establecimiento del marco jurídico no fuese importante. El ámbito de los sistemas CNS/ATM, y en particular el de los satélites, evolucionaba todos los días. Había propuestas para sistemas mundiales de vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) que iban a entrar en funcionamiento en los meses siguientes. Se contemplaban otras iniciativas relativas a sistemas mundiales que pudieran responder a las necesidades de la aviación en cuanto a las comunicaciones en red relacionadas con el almacenamiento remoto (en la nube) para la monitorización en tiempo real de los datos de vuelo, que eran importantes para el seguimiento mundial de los vuelos. En algún momento habría que examinar las implicaciones jurídicas de los servicios prestados a nivel mundial en cada Estado concernido ya que, según el Convenio de Chicago, la responsabilidad de suministrar dichos servicios incumbe a los Estados, aun cuando se basen en la información recibida de otros. Por ello, al sugerir que se mantuviese la cuestión en el programa de trabajo, la persona representante hizo hincapié en que la falta aparente de avances recientes no significaba que no fuera necesario un marco jurídico de ese tipo en el futuro. Sin perjuicio de las opiniones anteriores, el Consejo decidió cambiar la prioridad de la cuestión del programa de trabajo del Comité Jurídico del núm. 4 al núm. 5²⁸.

²⁸ C-DEC 203/5.

12.6 Posteriormente se revisó el programa de trabajo durante el 36° período de sesiones del Comité Jurídico (30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015), y se volvió a otorgar la prioridad núm. 4 a la cuestión. Si bien la OACI no había realizado ninguna actividad importante en relación con la cuestión, la Secretaría acordó seguir observando y monitoreando las novedades pertinentes según fuera necesario.

12.7 El Consejo examinó los resultados del 36° período de sesiones del Comité Jurídico durante su 207° período de sesiones (11 de enero – 11 de marzo de 2016). Durante la discusión, una persona representante consideró que la cuestión debía ser considerada un asunto importante por el Comité Jurídico, y señaló que el grupo experto en el GNSS había realizado muchas actividades relacionadas con el GPS, el GLONASS, Galileo y la más reciente constelación china BeiDou. Se refirió a la implantación del GNSS y a sus implicaciones en cuanto a las responsabilidades de los Estados dimanantes del artículo 28 del Convenio de Chicago cuando un Estado utilizaba esas señales para proporcionar servicios de navegación aérea, pero no disponía del control de dichas señales. Subrayó que los Estados miembros debían tener la seguridad de que las señales y los servicios GNSS ofrecidos dentro de su espacio aéreo cumplían los requisitos de performance adecuados en términos de integridad, fiabilidad, exactitud y continuidad, y de que las responsabilidades estaban claramente definidas. La persona representante, tomó nota de que no existía un marco integral que proporcionara la seguridad jurídica necesaria para los Estados o la industria en el contexto mundial y subrayó que el recurso a las leyes y procedimientos nacionales no era suficiente para afrontar eficazmente el reto que planteaban los avances tecnológicos. Reconociendo que este asunto llevaba pendiente desde hacía tiempo y que no se había hecho mucho al respecto, subrayó la importancia del asunto para la seguridad operacional en el uso de las señales GNSS. Por ello, propuso que al marco jurídico del GNSS, que tiene la prioridad núm. 4, se le acordase un mayor nivel de prioridad en el programa de trabajo del Comité Jurídico. Reiteró la importancia de que la Secretaría o el Comité Jurídico examinen la cuestión del artículo 28 del Convenio relativa a la responsabilidad de usar señales que no están bajo el control del Estado que las usa. Otra persona representante señaló que, dado que el trabajo en este sentido no había avanzado en los últimos diez años y que la única medida establecida consistía en monitorizar y observar el asunto, sería apropiado aumentar la prioridad al respecto si se planteasen cuestiones jurídicas relacionadas con la implantación del GNSS. De no ser así, indicó que la mejor opción sería eliminar la cuestión del programa de trabajo. Como solución de compromiso, el Consejo decidió mantener la cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico con la misma prioridad.

13. 2018: ESTUDIO DE LAS CUESTIONES JURÍDICAS INTERNACIONALES RELACIONADAS CON LOS SISTEMAS MUNDIALES DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)

13.1 A raíz de las decisiones del Consejo, en las que se pedía al Comité Jurídico que revisase la redacción actual de la cuestión para reflejar mejor el avance alcanzado en los campos tecnológicos, incluyendo la adopción del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y otras iniciativas como la navegación por satélite y el seguimiento mundial de vuelos, el 37° período de sesiones del Comité Jurídico (4 – 7 de septiembre de 2018) reformuló el título de la cuestión de la siguiente manera: “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas satelitales mundiales de navegación por satélite (GNSS)”, teniendo en cuenta los resultados de la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea, en la que se examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea. En la quinta sesión de su 215° período de sesiones, mantenida el 7 de noviembre de 2018, el Consejo, tras examinar el informe del 37° período de sesiones del Comité Jurídico, asignó la prioridad núm. 8 a la cuestión “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas satelitales mundiales de navegación por satélite”.

14. 2019: ESTUDIO DE LAS CUESTIONES JURÍDICAS INTERNACIONALES RELACIONADAS CON LOS SISTEMAS Y SERVICIOS MUNDIALES POR SATÉLITE PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL

14.1 En la tercera sesión de su 216º período de sesiones, mantenida el 22 de febrero de 2019, el Consejo solicitó que se considerase con mayor detenimiento la sugerencia de ampliar el alcance del estudio jurídico más allá del GNSS para abarcar otros sistemas de navegación aérea con una cobertura mundial²⁹. En este sentido, deberían tomarse en cuenta los resultados de la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea³⁰. Al resumir las deliberaciones del Consejo, su presidente confirmó que la cuestión núm. 8 del programa de trabajo del Comité Jurídico abarcaría en adelante los sistemas y servicios mundiales por satélite, como la vigilancia dependiente automática (ADS-B) – radiodifusión en el espacio y los servicios meteorológicos basados en el espacio. Tras resaltar que, desde la llegada del GPS y el GLONASS, se había producido un cambio importante en cuanto a la propiedad de los sistemas de satélites que apoyan los servicios de navegación aérea internacional, produciéndose un traspaso del sector público al sector privado, subrayó la necesidad de que el Comité Jurídico, conformado por especialistas en cuestiones jurídicas que han designado los Estados miembros, se valiera también de la pericia pertinente disponible en el sector privado para abordar la cuestión núm. 8 de su programa de trabajo.

14.2 A petición del Consejo, el 40º período de sesiones de la Asamblea (24 de septiembre - 4 de octubre de 2019) reformuló el título de la cuestión de la siguiente manera: “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios mundiales por satélite para la navegación aérea internacional”, manteniendo al tiempo su prioridad núm. 8 en el programa de trabajo³¹.

15. 2022: 38º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO (22 – 25 DE MARZO DE 2022) Y 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA (27 DE SEPTIEMBRE – 7 DE OCTUBRE DE 2022)

15.1 El 38º período de sesiones del Comité Jurídico volvió a cambiar la prioridad de la cuestión, pasándola del núm. 8 al núm. 6 en el programa de trabajo³².

15.2 Durante el 41º período de sesiones de la Asamblea, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) presentó una nota de estudio en nombre propio y en el de 54 Estados africanos³³. En esta nota de estudio se destacaba que algunos aspectos del GNSS exigían marcos e instrumentos jurídicos adicionales que sirvan de guía para: a) los servicios operacionales; y b) la introducción de un mayor número de satélites dentro de la constelación GNSS. En la nota se mencionaba igualmente que, debido a una mayor aplicación del GNSS como medio primario de apoyo a la navegación durante todas las fases de vuelo, era importante garantizar la seguridad operacional, la disponibilidad y la continuidad del GNSS. Al tiempo que se reconocía que la cuestión “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios mundiales por satélite para la navegación aérea internacional” existía en el programa de trabajo del Comité Jurídico desde hacía mucho tiempo sin ningún progreso reciente, la nota abogaba por una nueva priorización de esta cuestión y subrayaba la necesidad de elaborar reglamentos para abordar la probabilidad de la propiedad privada de los sistemas de satélites que prestan apoyo a la navegación aérea internacional en términos de implicaciones para los Estados miembros. Aunque se admitía que la aplicación de las medidas propuestas en la nota tendría repercusiones financieras para la Organización, se recomendaba que esto no impidiese la reanudación de la labor de la OACI para elaborar un marco/instrumento jurídico que abordase los aspectos de las operaciones del GNSS en apoyo del sistema ATM mundial.

²⁹ C-DEC 216/3

³⁰ C-DEC 217/3, párr. 8.

³¹ A40-WP/617, *Informe de la Comisión Jurídica sobre la Sección Generalidades de su informe y las cuestiones 37, 38, 39 y 40*.

³² Doc 10195-LC/38, *Informe del 38º período de sesiones del Comité Jurídico*.

³³ A41-WP/208, Revisión núm. 1, *Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)*.

15.3 En respuesta, la Secretaría hizo un recuento de la labor realizada por la Organización sobre este tema desde que se añadiera al programa de trabajo del Comité Jurídico en 1988. Además, la Secretaría indicó que los Estados que prestaban los servicios GNSS habían establecido arreglos con la OACI por medio del intercambio de cartas relativas al Sistema de Posicionamiento Global (GPS) de los Estados Unidos, hecho en 1994 y reafirmado en 2007, así como sobre el GLONASS de la Federación de Rusia, en 1996, y el BeiDou de China en 2022. Esos arreglos estipulaban el libre uso de las señales, la garantía de cumplimiento de los SARPS y por lo menos seis años de notificación anticipada de cualquier suspensión del servicio. La Secretaría observó que, al igual que con otros servicios de navegación aérea de larga distancia, los instrumentos de derecho aeronáutico internacional continúan aplicándose al GNSS, por lo que la operación y utilización actuales del GNSS no existen fuera de un marco jurídico más amplio. Comunicó que había seguido monitoreando todo acontecimiento que justificase la reanudación de trabajos sustantivos sobre esta cuestión, pero que no había logrado detectar ningún acontecimiento nuevo que requiriese la consideración de instrumentos jurídicos distintos de las resoluciones vigentes de la Asamblea. No obstante, la Secretaría expresó su disposición a recibir propuestas concretas de los Estados sobre la manera de reanudar o llevar adelante los trabajos sobre esta cuestión.

15.4 En el 41º período de sesiones de la Asamblea se decidió mantener la cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico y mantener su prioridad en el núm. 6. Al hacerlo, la Asamblea expresó la opinión de que era poco probable que un cambio del nivel de prioridad de la cuestión produjese los resultados deseados. En lugar de ello, y tomando en cuenta la disposición de la Secretaría a considerar propuestas concretas de los Estados, sumada a la sugerencia, ampliamente respaldada, de examinar el trabajo realizado anteriormente en relación con la cuestión, enfocarse en lo sustancial de la labor que debía realizarse en lugar de asignar una nueva prioridad a la cuestión podría contribuir a aclarar lo que debía hacerse en adelante³⁴. Por ello, la Asamblea instó a los Estados a presentar propuestas concretas para que el Comité Jurídico reanudase el trabajo sobre la cuestión.

16. 2025: 42º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA (23 DE SEPTIEMBRE – 3 DE OCTUBRE DE 2025)

16.1 El 42º período de sesiones de la Asamblea mantuvo la cuestión en la prioridad núm. 6, a la vez que tomó nota de la propuesta de la Secretaría de realizar una encuesta a todos los Estados miembros de la OACI y a determinadas organizaciones internacionales para evaluar sus necesidades respecto a la reanudación de las labores sobre esta cuestión³⁵. Se informó a la Asamblea de que no se habían recibido propuestas concretas de los Estados para la reanudación de las labores.

16.2 Asimismo, la Asamblea examinó una nota de estudio presentada por Sudáfrica³⁶ en la que se instaba a la Asamblea a asignar una serie de trabajos clave a los órganos pertinentes de la OACI en aras de la observación continua del panorama operacional de la aviación, con el fin de determinar los posibles riesgos, incluida la promoción de las medidas de mitigación relativas a la implementación de los sistemas CNS/ATM, así como los posibles efectos de un aumento del número de reentradas de objetos espaciales en la atmósfera y de las operaciones en el espacio aéreo superior. En la nota también se sugiere que se asigne al Comité Jurídico la tarea de crear una matriz de riesgos con los aspectos considerados y que se entienden abarcados en el Convenio de Chicago y los SARPS/PANS para someterlos a la consideración de los Estados. Dada la divergencia de las opiniones expresadas por los Estados en el debate posterior, la Asamblea decidió remitir la cuestión al Comité Jurídico para que determinase si los elementos cubiertos en la propuesta de Sudáfrica podrían entrar en un ámbito de aplicación más amplio de la cuestión 6.

³⁴ A41-WP/649, *Informe de la Comisión Jurídica sobre la Sección Generalidades y sobre las cuestiones 40, 41, 42 y 43*.

³⁵ A42-WP/699, *Informe de la Comisión Jurídica sobre la Sección Generalidades y las cuestiones 28 y 29*.

³⁶ A42-WP/90, *Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios mundiales por satélite para la navegación aérea internacional*.

17. **MEDIDA PROPUESTA AL COMITÉ**

17.1 Se invita al Comité Jurídico a tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio a fin de facilitar su labor.

— FIN —