



COMITÉ JURÍDICO — 33º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 21 de abril - 2 de mayo de 2008)

Cuestión 4 del orden del día: **Consideración de otros elementos del Programa general de trabajo del Comité Jurídico – Consideración del establecimiento de un marco jurídico relativo a los sistemas CNS/ATM, incluyendo los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales**

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

(Nota presentada por los 42 Estados contratantes miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil.
Este documento ha sido elaborado y coordinado por EUROCONTROL)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 36º período de sesiones (18-28 de septiembre de 2007), la Asamblea acordó proseguir las políticas de la OACI en la esfera jurídica en su Resolución A36-26, abordadas principalmente en el apéndice F, “Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)”. Se instó a los Estados contratantes a considerar la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales para desarrollar los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que pudieran obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM y a transmitir las iniciativas regionales al Consejo. Se encargó al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, preste su asistencia en la elaboración de marcos contractuales sobre la base de la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y otras comisiones regionales de aviación civil. Por último, se encomendó al Consejo que registre tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo antes posible.

1.2 El presente documento informativo se presenta al Comité Jurídico precisamente en línea con el apéndice F de la Resolución A36-26 de la Asamblea, a petición de varios Estados en la última Asamblea. Constituye el modelo de marco jurídico elaborado en Europa para la implantación, provisión, explotación y utilización del GNSS para fines de navegación aérea.

¹ Las versiones en español y francés fueron proporcionadas por EUROCONTROL.

2. ELABORACIÓN DEL MODELO DE MARCO

2.1 El régimen actual aplicable al sistema CNS/ATM por satélite no ofrece una solución satisfactoria a los problemas jurídicos que suscita la evolución de las tecnologías. Si bien los Anexos al Convenio de Chicago (especialmente el Anexo 10) han ido a la par de los avances tecnológicos y operacionales, sigue habiendo poca certeza con respecto a las consecuencias jurídicas e institucionales de dichos avances.

2.2 La necesidad de un marco jurídico e institucional mundial surge de las implicaciones de los sistemas mundiales de navegación, de su dimensión multimodal y de la multiplicidad de los intervinientes. Generalmente los Estados quieren comprender, en particular, cómo encajan en este contexto sus responsabilidades previstas en el Artículo 28 del Convenio de Chicago, los problemas de responsabilidad civil que se plantean y los medios que les garanticen que el sistema o sistemas utilizados son seguros y fiables. En un contexto mundial, consideran que apoyarse en legislaciones y procedimientos nacionales no ofrece un medio suficientemente sólido ni eficaz para satisfacer los requisitos de tales sistemas. En consecuencia, la claridad y la certeza jurídica son elementos clave que conviene abordar. Es en este contexto en el que se ha elaborado el modelo de Acuerdo marco (que figura en el apéndice A).

3. SISTEMAS ACTUALES Y PREVISTOS

3.1 Además de los sistemas GPS y GLONASS, se están desarrollando varias iniciativas que permitan ofrecer servicios de navegación mejorados y sistemas complementarios. Los avances relativos a WAAS, EGNOS, GAGAN y GALILEO subrayan el carácter mundial del GNSS y la necesidad de mantener la cooperación y las complementariedades en este ámbito.

3.2 El modelo de Acuerdo marco adjunto refleja, entre otros, los avances europeos con respecto a EGNOS y GALILEO. Se presenta a la OACI y a los otros Estados en un formato genérico, con el fin de facilitar su puesta en práctica de conformidad con los posibles requisitos regionales específicos.

4. EL ACUERDO MARCO

4.1 El modelo de Acuerdo marco adjunto no es del todo nuevo. Fue presentado ya y debatido en el 33º período de sesiones de la Asamblea, la cual pidió que se completara, como medida provisional a la espera de la realización de un posible convenio. Ahora ha sido adaptado a fin de reflejar los últimos acontecimientos que se han producido en este campo.

4.2 El modelo de Acuerdo marco se apoya en un enfoque en dos niveles. En el primero de ellos, ofrece un acuerdo de reglamentación relativo a cuestiones de derecho público, que incluyen la certificación, la responsabilidad y las cuestiones de arbitraje. En el segundo nivel se encuentran los acuerdos de derecho privado entre las distintas partes intervinientes, en los que éstas gozarían de un alto grado de autonomía, dependiendo de ciertos elementos obligatorios determinados por los acuerdos reglamentarios. Los elementos obligatorios se centrarían, entre otras cosas, en la observancia de los SARPS con respecto a la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la precisión, la fiabilidad, la responsabilidad, la cobertura obligatoria de los riesgos, el recurso al arbitraje y la renuncia al derecho de invocar la inmunidad soberana. La armonización de estas partes esenciales de los contratos ayudará a lograr un marco en el que los papeles y responsabilidades de todos los intervinientes estén claras para todos y en el que las relaciones queden definidas.

4.3 El Acuerdo marco que se propone en este documento no es un convenio sobre GNSS. Si bien incluye elementos vinculantes, crea también un marco flexible y directamente disponible que abarca todos los elementos jurídicos e institucionales relativos a GNSS a nivel regional y armoniza las relaciones contractuales entre las partes implicadas, aportando claridad y certeza jurídica.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Como se ha indicado anteriormente, se ha venido constatando un apoyo creciente por parte de los que consideran que el status quo del marco jurídico e institucional del sistema CNS/ATM no responde satisfactoriamente a las demandas y expectativas de los Estados y de otras partes que desean establecer debidamente el sistema GNSS y adoptarlo en el contexto de un nuevo servicio CNS. Este modelo de Acuerdo marco pretende aportar claridad y certeza jurídicas mediante la creación de un marco jurídico para las entidades y personas encargadas de la implantación, provisión, explotación, y utilización del GNSS para fines de navegación aérea por el que se regulan las relaciones entre dichas entidades y personas participantes en las actividades del GNSS. Se presenta en un formato de modelo genérico para que los Estados correspondientes lo adapten a las necesidades y particularidades de sus regiones respectivas.

— — — — —

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 es establecer un marco jurídico para las entidades y personas encargadas de la implantación, provisión, explotación, y utilización del GNSS para fines de navegación aérea en el territorio de las partes contratantes y en el espacio aéreo bajo su responsabilidad, así como para regular las relaciones entre dichas entidades y personas participantes en las actividades del GNSS.

1.2 El Acuerdo se propone garantizar la seguridad, la accesibilidad técnica y operacional, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la precisión y la fiabilidad de los servicios GNSS a escala mundial. Las partes contratantes reafirman su compromiso de actuar de conformidad con la legislación internacional y con los principios que regulan el GNSS, en particular con el Convenio de Chicago, sus Anexos, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y la reglamentación pertinente aplicable a las actividades del espacio ultraterrestre.

1.3 El presente Acuerdo trata las condiciones en las que los servicios GNSS, incluidas las señales en el espacio, pueden utilizarse de forma segura para fines de navegación aérea en el territorio de las partes contratantes y en el espacio aéreo bajo su responsabilidad. Asimismo, con él se pretende clarificar las obligaciones de las partes implicadas.

2. DEFINICIONES

2.1 A efectos del presente Acuerdo, los términos que se refieren a continuación se utilizan con el significado indicado:

Certificación: Proceso que resulta en la emisión de un certificado oficial otorgado por la autoridad competente por el que se acredita que un determinado sistema o proveedor, elemento del mismo o servicio cumplen con requisitos predeterminados.

Daños: Muerte, lesiones, pérdida de bienes o daños materiales [también puede tratarse de pérdidas económicas derivadas de daños materiales o pérdida de bienes].

Entidad GNSS: Organismo u organización pública o privada, o asociación entre los sectores público y privado, creada con el fin de gestionar, o a la que haya sido encomendado gestionar, en virtud de disposiciones contractuales, las relaciones entre los operadores del sistema GNSS y los proveedores de servicios GNSS participantes en la explotación de un servicio GNSS para fines de navegación aérea.

Servicio GNSS: Servicio de valor añadido de apoyo a la navegación aérea, basado en señales emitidas por un sistema GNSS.

Proveedor de servicios GNSS: Organismo u organización dedicado a la provisión de un servicio GNSS para fines de navegación aérea.

Señal GNSS: Señal emitida por un elemento perteneciente a un sistema GNSS.

Sistema GNSS: Infraestructura de apoyo a la navegación aérea basada en señales en el espacio y compuesta de satélites, así como de otras instalaciones espaciales y/o terrestres.

Elemento del sistema GNSS: Cualquier componente de un sistema GNSS.

Operador de sistema GNSS: Organismo u organización encargada de la explotación y/o del mantenimiento de un sistema GNSS o de elementos del mismo.

Usuario GNSS: Organismo, organización o persona que utiliza señales o servicios GNSS para fines de navegación aérea.

Sistema de aumentación: Sistema GNSS que tiene por objeto mejorar la precisión, fiabilidad, continuidad e integridad de una señal primaria GNSS en una situación geográfica o región determinadas.

Sistema de señal primaria: Sistema GNSS que tiene por objeto producir una señal en el espacio primaria.

Proveedor de señal GNSS: Organismo u organización encargada de la producción de una señal en el espacio primaria.

3. SOBERANÍA

3.1 El presente Acuerdo no afecta en modo alguno a la soberanía total y exclusiva de las partes contratantes con respecto al espacio aéreo situado sobre su territorio.

3.2 Las partes contratantes reconocen que la implantación, provisión, explotación y utilización del GNSS no menoscaba ni limita la autoridad ni la responsabilidad del Estado sobre el control de la navegación aérea, ni sobre la promulgación y ejecución de reglamentos en materia de seguridad. La autoridad del Estado quedará igualmente preservada por lo que respecta a la coordinación y al control de las comunicaciones así como a la aumentación, en su caso, de servicios de navegación aérea por satélite.

4. RESPONSABILIDADES DE LAS PARTES CONTRATANTES

4.1 Las partes contratantes estipularán, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo, las condiciones en las que un sistema GNSS, o un elemento del mismo, podrá utilizarse en el espacio aéreo situado sobre su territorio para fines de navegación aérea.

4.2 Las partes contratantes podrán autorizar a cualquier organización pública, privada o mixta, incluidos los organismos extranjeros, a suministrar señales o proporcionar servicios GNSS en apoyo de la navegación aérea sobre su territorio, siempre que esos organismos u organizaciones operen de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo y con la legislación nacional e internacional.

4.3 Sigue siendo responsabilidad de cada una de las partes contratantes garantizar que las señales y servicios GNSS se suministren y utilicen sobre su territorio de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

4.4 Las partes contratantes establecerán procesos adecuados para:

- a) garantizar que las organizaciones dedicadas a la implantación, provisión, explotación y utilización de un sistema GNSS o de elementos del mismo cumplan con los requisitos estipulados en el presente Acuerdo; y
- b) garantizar que las actividades desempeñadas por la entidad GNSS que haya sido creada o que haya recibido un mandato en el sentido de lo dispuesto en el Artículo 5 del presente Acuerdo, cumplan con las disposiciones del mismo.

5. ENTIDAD GNSS

5.1 En virtud del presente Acuerdo se creará una entidad a la que se denominará “Entidad GNSS”.

Las partes contratantes podrán otorgar a una organización u organismo ya existente el mandato de desempeñar los cometidos de la Entidad GNSS descritos en el presente Acuerdo.

5.2 La Entidad GNSS tendrá personalidad jurídica. Disfrutará en el territorio de sus partes contratantes de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus tareas.

5.3 La Entidad GNSS estará encargada de facilitar y [gestionar] [establecer], en virtud de obligaciones contractuales u otras disposiciones jurídicas, las relaciones entre los distintos operadores del sistema GNSS y los proveedores del servicio GNSS contemplados en el presente Acuerdo.

5.4 Podrán encomendarse a la Entidad GNSS las siguientes tareas, entre otras, si así lo decidieran las partes contratantes:

- a) especificación de las señales y servicios GNSS;
- b) redacción, negociación y aplicación de acuerdos contractuales y de nivel de servicio entre la Entidad GNSS, los operadores del sistema GNSS y los proveedores del servicio GNSS, de conformidad con el artículo 8 del presente Acuerdo;
- c) garantía de supervisión y control de los operadores del sistema GNSS y de los proveedores de servicios por parte de las autoridades correspondientes;
- d) definición de procesos para asignar responsabilidades entre las partes GNSS;
- e) gestión de un fondo de indemnización GNSS, siempre y cuando se creara de conformidad con el apartado 8.2 del presente Acuerdo y el derecho internacional aplicable;
- f) definición de los requisitos aplicables en materia de cobertura de riesgos;
- g) mantenimiento de modalidades de colaboración adecuadas con otras Entidades GNSS regionales.

6. PAPEL DE LA OACI

6.1 Las partes contratantes reconocen el papel fundamental de la OACI a la hora de coordinar la implantación del GNSS a escala mundial y en particular:

- a) en la elaboración de los SARPS;
- b) en la recopilación, procesamiento, gestión y distribución de información aeronáutica relevante relativa a los sistemas y servicios GNSS contemplados en el presente Acuerdo; y
- c) en la coordinación de las actividades de la Entidad GNSS o del organismo u organización encargada de desempeñar sus tareas con las de otras entidades creadas en virtud de acuerdos semejantes y/o con funciones similares en otras regiones.

7. ACUERDOS CONTRACTUALES

7.1 Las partes contratantes se comprometerán a que tanto los contratos como otras disposiciones jurídicas que se establezcan en virtud del presente Acuerdo se suscriban de conformidad con los términos del mismo y contengan obligatoriamente los siguientes elementos:

- a) conformidad con los SARPS;
- b) conformidad con la Carta, en lo tocante a la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la precisión y la fiabilidad;
- c) disposiciones en materia de responsabilidad conforme a lo estipulado en el Artículo 11 del presente Acuerdo;
- d) cobertura obligatoria de los riesgos;
- e) recurso obligatorio al arbitraje; y
- f) reconocimiento de que las organizaciones u organismos del Estado están sujetas a las mismas reglas que las partes privadas.

8. COBERTURA DE RIESGOS

8.1 Las partes contratantes garantizarán que los operadores del sistema GNSS y los proveedores de servicios cuenten con un seguro adecuado u otro tipo de cobertura de riesgos para indemnizar pérdidas o daños que pueda causar un mal funcionamiento, avería o uso indebido del GNSS.

8.2 Las partes contratantes podrán crear un fondo especial u otro mecanismo apropiado para la indemnización de pérdidas o daños cualesquiera que pueda haber causado un mal funcionamiento, avería o uso indebido del GNSS, en caso de insuficiencia de cobro del organismo u organización responsable.

9. INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES

9.1 Las investigaciones relativas a incidentes o accidentes de navegación aérea que pudieran ser resultado de un mal funcionamiento, de una avería o del uso indebido del GNSS se llevarán a cabo de conformidad con las disposiciones del Anexo 13 del Convenio de Chicago. A este respecto, los operadores del sistema garantizarán que las señales se registren y conserven para ser utilizadas como prueba.

10. CERTIFICACIÓN

10.1 Las partes contratantes garantizarán que los sistemas GNSS, los proveedores de servicios GNSS y los elementos de los sistemas, incluidos los de aviónica, así como los servicios GNSS hayan sido objeto de una certificación antes de entrar en funcionamiento.

10.2 Las partes contratantes y sus servicios de reglamentación garantizarán, por medio de sus sistemas de gestión de la seguridad, que el GNSS pueda utilizarse con toda seguridad. La integridad de los sistemas nacionales de gestión de la seguridad será controlada por la OACI [mediante su Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional] y, en su caso, por otros organismos u organizaciones regionales.

11. RESPONSABILIDAD

11.1 En el caso de que se produjeran pérdidas o daños por causa de avería, mal funcionamiento o uso indebido del GNSS toda entidad o persona implicada será tenida por responsable en la medida en que haya contribuido a que se produzcan tales pérdidas o daños.

11.2 Las partes contratantes y otras partes públicas se someterán a arbitraje y estarán sujetas a las mismas reglas que las partes privadas.

11.3 En el caso de que los daños puedan atribuirse a una avería, a un mal funcionamiento o a un uso indebido del GNSS y no puedan imputarse claramente a una parte demandada específica, las partes demandadas implicadas en la cadena de acontecimientos que provocó la pérdida o los daños habrán de responder solidariamente del pago de la totalidad de la pérdida o de los daños. Tal decisión correrá a cargo de los árbitros nombrados de conformidad con el Artículo 12 del presente Acuerdo.

12. ARBITRAJE

12.1 Las partes contratantes garantizarán que todas las reclamaciones en materia de responsabilidad se reúnan y sometan a arbitraje, de conformidad con las normas de arbitraje establecidas en virtud del presente Acuerdo [opcionalmente: de conformidad con las Reglas opcionales de la Corte Permanente de Arbitraje].

12.2 Las decisiones del tribunal de arbitraje serán definitivas y vinculantes para las partes en el procedimiento de arbitraje.

13. CONFIDENCIALIDAD

13.1 La información confidencial intercambiada en virtud del presente Acuerdo no será revelada a terceras partes ni utilizada con fines comerciales, a menos que exista consentimiento por escrito de la parte que la divulgue, y en las condiciones fijadas por las partes contratantes.

14. REGISTRO EN LA OACI

14.1 El presente Acuerdo será registrado en el Consejo de la OACI, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 83 del Convenio de Chicago.

15. ENMIENDAS

15.1 Toda propuesta de enmienda al presente Acuerdo estará sujeta a la aprobación de [dos tercios] de sus partes contratantes.

16. ADMISIÓN DE OTRAS PARTES

16.1 En caso de que otro Estado desee convertirse en parte del presente Acuerdo, lo solicitará a las partes contratantes. Finalizado el proceso de consulta correspondiente, las partes contratantes decidirán sobre la solicitud.

16.2 La adhesión de un nuevo Estado al Acuerdo será efectiva tras un período transitorio estipulado.

17. TERMINACIÓN

17.1 Toda parte contratante podrá denunciar el presente Acuerdo remitiendo una notificación por escrito a las otras partes contratantes. La denuncia del Acuerdo por dicha parte será efectiva al término de un período de [1] año a partir de la fecha de la notificación remitida a las otras partes contratantes.

17.2 Las partes contratantes determinarán conjuntamente los costes resultantes de la denuncia de la parte que se retire y la redistribución de los mismos.

18. ENTRADA EN VIGOR

18.1 El presente Acuerdo entrará en vigor el día en que sea firmado.