



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 29: Otras cuestiones que habrá de considerar la Comisión Jurídica

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

(Nota presentada por Sudáfrica)

RESUMEN

El uso de la tecnología espacial para apoyar a la industria mundial aumenta sin cesar. Los Estados han elaborado varias notas y las han sometido a la consideración de la Conferencia de Navegación Aérea y la Asamblea de la OACI.

Muchas de las resoluciones que se elaboraron atendiendo a dichas notas contienen elementos comunes de consideración jurídica, como la seguridad operacional, el acceso, la fiabilidad, la soberanía y las obligaciones que incumben a los Estados y a los proveedores de servicios que usan tecnologías satelitales.

En esta nota de estudio se presentan algunas consideraciones jurídicas pasadas y presentes que deben examinarse y consolidarse para orientar y apoyar a la industria mundial de la aviación.

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

- examinar el contenido de esta nota de estudio;
- asignar paquetes de trabajo clave a los grupos expertos, comités y grupos de trabajo pertinentes de la OACI que se ocupan de la observación continua del panorama operacional de la aviación para determinar los riesgos potenciales, incluidas las medidas de mitigación relacionadas con la implementación de los sistemas de CNS/ATM, así como los impactos potenciales planteados por el aumento de la reentrada de objetos espaciales en la atmósfera que afectan a la navegación aérea internacional y las operaciones en el espacio aéreo superior (HAO); y
- encomendar al Comité Jurídico de la OACI la creación de una matriz de riesgos sobre los aspectos estudiados y que se consideran atendidos de conformidad con el Convenio de Chicago y los SARPS/PANS relacionados para la consideración de los Estados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones.</i>
--------------------------------	--

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI a las que se hace referencia en la nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular de 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, conforme al Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.
<i>Referencias:</i>	A32-19: <i>Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS</i> A32-20: <i>Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS</i> <i>Manual sobre el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de la OACI (Doc 9849)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La tecnología satelital ha contribuido significativamente al desarrollo de la aviación a través de la mejora de la navegación, la comunicación y la transmisión de datos, lo que en última instancia conduce a un aumento de la seguridad operacional, la eficiencia y las capacidades operacionales. Esta tecnología permite el posicionamiento preciso, la vigilancia meteorológica y la comunicación en tiempo real, incluso en zonas remotas, lo cual redundará en beneficio de todas las partes interesadas.

1.2 Gracias a la evolución del sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM), el uso del Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) desempeña un papel crucial en la aviación moderna, ya que este sistema brinda datos precisos de posicionamiento, temporización y navegación en varias fases de vuelo. Mejora la seguridad operacional, la eficacia y la capacidad en la gestión del tránsito aéreo. La OACI ha determinado la necesidad de elaborar un marco jurídico para facilitar la implantación del GNSS y definir mejor la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS.

1.3 Durante el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 1998, se formularon dos resoluciones en este sentido, a saber:

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

1.3.2 A32-20: *Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS*.

1.4 Desde que se formularan estas resoluciones han surgido otros aspectos que requieren consideración jurídica, como la reentrada en la atmósfera de objetos espaciales que afectan a la navegación aérea internacional, incluidas las operaciones en el espacio aéreo superior.

2. ANÁLISIS

2.1 La OACI, los Estados y la industria han redactado varias notas que han presentado en plataformas multilaterales como la Conferencia de Navegación Aérea y la Asamblea de la OACI, y los grupos de trabajo de la OACI, como los grupos expertos, los comités y las comisiones, han formulado resoluciones para dar respuesta a los aspectos que plantean dichas notas.

2.2 Uno de los aspectos que tienen en común las distintas notas son los requisitos jurídicos relacionados con los sistemas y servicios mundiales por satélite que prestan apoyo a la navegación aérea internacional. Eso obedece a que los servicios prestados a la industria de la aviación a través de la tecnología satelital no son necesariamente operados por los distintos Estados ni les pertenecen.

2.3 El Convenio de Chicago reconoce que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Además, el Convenio reconoce la responsabilidad de los Estados contratantes de proveer instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea. El Convenio de Chicago está respaldado por sus Anexos, que contienen normas y métodos recomendados (SARPS) para la aviación civil internacional, garantizando la seguridad operacional, la eficiencia y la uniformidad de las operaciones de la aviación en todo el mundo.

2.4 En la resolución A32-19 de la Asamblea, *Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS*, se ponen de relieve los principios que se aplicarán para implantar y explotar el GNSS, incluido lo siguiente: primacía de la seguridad operacional; acceso no discriminatorio a los servicios del GNSS; soberanía de los Estados; obligación de los Estados proveedores de asegurar la fiabilidad de los servicios; y cooperación y asistencia mutua en la planificación mundial.

2.5 La resolución A32-20 de la Asamblea, *Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS*, destaca además la complejidad de los aspectos jurídicos que deben tenerse en cuenta en la implantación de los sistemas CNS/ATM, incluido el GNSS, y la importancia de elaborar orientaciones para el desarrollo y la aplicación de un marco jurídico mundial para CNS/ATM, y en particular para el GNSS.

2.6 La resolución pretendía fomentar la confianza mutua entre los Estados en relación con los sistemas CNS/ATM y favorecer la implantación de los sistemas CNS/ATM por parte de los Estados contratantes.

2.7 A medida que evoluciona el sistema ATM, se requiere una observación continua del panorama operacional de la aviación para detectar los riesgos potenciales, como facilitar las medidas de mitigación relacionadas con la implementación de los sistemas CNS/ATM, y sobre todo del GNSS. Es una de las razones por las que es necesario realizar un examen constante del marco jurídico con el fin de hacer frente a cualquier riesgo potencial que surgiera durante la evolución del sistema ATM. Es probable que la consideración del riesgo y los impactos potenciales relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM en 1998 haya cambiado significativamente y que haga falta realizar un examen adicional de estos aspectos para que se atiendan adecuadamente en los SARPS de la OACI y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) conexos.

2.8 Entre los impactos potenciales se cuenta el incremento del número de reentradas de objetos espaciales en la atmósfera, que afectan a la navegación aérea internacional, planteado por Sudáfrica en la nota AN-Conf/14-WP/204 en la decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea. Teniendo en cuenta el aumento anticipado de la infraestructura satelital en el espacio para mantener las redes de prestación de servicios, que se espera pasarán de 10 000 a 100 000 en el transcurso de los próximos dos años, la gestión de las aproximaciones con riesgo de colisión de satélites en órbita activos y otros objetos espaciales, incluidos medios aeronáuticos, planteará un gran problema y será mucho más difícil de manejar. Harían falta marcos de reglamentación y jurídicos para proteger los intereses de los Estados en consonancia con los artículos 1 y 28 del Convenio de Chicago.

2.9 Además, las operaciones en el espacio aéreo superior (HAO) presentan problemas jurídicos específicos que exigen un estudio minucioso. Entre ellos, determinar la ley aplicable para las operaciones en las que se cruza el espacio o se pasa un tiempo significativo en el mismo, definir la condición jurídica de los vehículos que oscilan entre aeronaves y objetos espaciales y establecer la responsabilidad civil y el seguro de terceros para los riesgos potencialmente más altos relacionados con HAO. Asimismo, contar con un enfoque coordinado entre las instituciones de aviación y espaciales, los organismos de investigación y la industria es fundamental para navegar estas cuestiones jurídicas complejas.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Los aspectos jurídicos relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM y GNSS para la consideración de la OACI y los Estados miembros son amplios y seguirán siendo una actividad que requiera la consideración del Comité Jurídico a medida que evolucionen los sistemas ATM.

3.2 Es necesario que el Comité Jurídico examine una matriz de riesgos en relación con los aspectos jurídicos y que se elaboren los SARPS/PANS correspondientes con el fin de guiar las actividades para alcanzar un enfoque coordinado entre las instituciones de aviación y espaciales, los organismos de investigación y la industria en consonancia con las resoluciones A32-19 y A32-20 de la Asamblea.

—FIN—