



A35-WP/179<sup>1</sup>  
LE/16  
21/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN JURÍDICA**

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

#### **CONSIDERACIONES SOBRE EL INFORME FINAL DEL GRUPO DE ESTUDIO DE LA SECRETARÍA DE LA OACI SOBRE LOS ASPECTOS JURÍDICOS DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

#### **NECESIDAD DE UN MARCO JURÍDICO VINCULANTE**

(Nota presentada por los 21\* Estados miembros de  
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

#### **RESUMEN**

En esta nota se presentan a la Asamblea las consideraciones de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil sobre el Informe final elaborado por el Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, así como propuestas para la elaboración de un marco jurídico vinculante principalmente para el GNSS.

### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en su XI Asamblea Ordinaria celebrada en Manaus en noviembre de 1994, adoptó la Conclusión A11-1, donde en su numeral III consigna lo siguiente: “Necesidad de contar con un marco legal e institucional que preserve la implementación del GNSS”.

1.2 La necesidad de elaboración de un marco legal internacional que garantice entre otras condiciones, el acceso indiscriminado y la continuidad del servicio con salvaguardas en la utilización del GNSS, ha sido tarea permanente (desde la XI hasta su XV Asamblea) en los Programas de trabajo bienales de la CLAC.

<sup>1</sup> Las versiones en español e inglés fueron suministradas por la CLAC.

\* Argentina, Aruba, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1.3 Por otra parte el GREPECAS ha considerado la necesidad de estudiar y elaborar los aspectos jurídicos requeridos para la implementación del Plan regional de navegación aérea (CNS/ATM), creando para ello un Grupo de tareas sobre aspectos institucionales, que entre sus términos de referencia tiene “Analizar aquellos aspectos del Plan regional de navegación aérea CAR/SAM que requerirían de arreglos multinacionales”.

1.4 En el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A32-20, la que encargaba al Consejo y al Secretario General, dentro de sus respectivas competencias y comenzando con un Grupo de estudio de la Secretaría, que consideraran, entre otras cosas, el desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la explotación del sistema GNSS, incluyendo la posibilidad de un Convenio internacional. A tenor con la Resolución A32-20, a finales de 1998 se constituyó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM.

1.5 Posteriormente, en el 33º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se decidió se realizaran ulteriores trabajos sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM, con miras a ultimar el concepto de un marco contractual para los sistemas CNS/ATM como marco provisional y proporcionar una vía para su implantación.

1.6 El Secretario General presentó al Consejo de la OACI en su 171º período de sesiones, la nota C-WP/12197, que contiene un informe final sobre la labor de dicho grupo de estudio, adoptando el Consejo la decisión de presentar a la Asamblea una nota de estudio con el contenido del informe final del grupo de estudio, cuyo proyecto sería visto en el 172º período de sesiones del Consejo.

1.7 De igual forma, la Secretaría de la OACI presentó el Informe final del grupo de estudio, mediante el documento LC/32-WP/5-1 en el 32º período de sesiones del Comité Jurídico celebrado en Montreal del 15 al 21 de marzo del 2004, en cuya nota de estudio se invitaba al Comité Jurídico a tomar nota del mismo.

## **2. CONSIDERACIONES SOBRE EL INFORME FINAL DEL GRUPO DE ESTUDIO DE LA SECRETARÍA DE LA OACI SOBRE LOS ASPECTOS JURÍDICOS DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

2.1 El grupo de estudio en su informe, entre otras cosas, se refirió a las cuestiones siguientes:

- responsabilidad civil,
- marco contractual,
- Convenio Internacional

### **2.2 Consideraciones con relación a la responsabilidad civil**

2.2.1 En el informe del grupo se señala que la responsabilidad, según se establece en el Artículo 28 del Convenio de Chicago, no debe considerarse equivalente a responsabilidad civil, ya que sólo rige la relación entre Estados y no reconoce a las personas de derecho privado una causa para reclamar una indemnización por daños. Señala el informe que esas reclamaciones deben tramitarse en el ámbito del derecho interno aplicable.

2.2.2 Si bien es cierto que actualmente algunos aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM se rigen por el derecho interno aplicable, en particular lo relacionado con la responsabilidad civil, coincidimos con el análisis del grupo en que las normas de procedimiento aplicables con relación a la jurisdicción no son adecuadas para entablar acciones jurídicas.

2.2.3 Consideramos que no es solución suficiente la posición intermedia que adoptó el grupo consistente en explorar el enfoque de un marco contractual para la cuestión de la responsabilidad civil, y por otra parte, recomendar la incorporación, en el marco contractual vinculante entre el o los proveedores de señales y el Estado con jurisdicción, de un conjunto de elementos comunes, algunos de los cuales se relacionan con la responsabilidad civil [ver punto 3.3.4 incisos a), b), c), d) y e) del informe].

2.2.4 Se plantea en el propio informe del grupo, que dichos elementos comunes deberían ser obligatorios para todas las partes en el marco contractual y por consiguiente incorporarse en el Acuerdo Marco (Adjunto G de dicho informe). Ahora bien la inclusión de los elementos comunes que se plantea incluir están condicionados, ya que cada una de las partes se puede reservar la libertad de decidir su participación o no en el marco contractual, entonces ¿qué garantía existiría en lo referido a la responsabilidad civil?

2.2.5 Analizado lo expresado precedentemente, coincidimos con lo expuesto por “parte del grupo” y que aparece en el numeral 3.3.4. del Informe del grupo en lo referido a que para lograr la universalidad y certeza del nuevo sistema de navegación aérea, la cuestión de la responsabilidad civil se debe tratar en el marco de un régimen universal y no debe quedar librada al derecho interno de cada Estado.

### **2.3 Consideración del Marco Contractual**

2.3.1 Se plantea en el informe del grupo, que en las deliberaciones quedó claro que, en principio, un marco contractual no tendría carácter obligatorio, y además fue aceptado el proyecto de marco contractual establecido en el Adjunto F del Informe final.

2.3.2 En lo referido a este asunto, nos inclinamos por la propuesta alternativa, que considera la inclusión de un Acuerdo Marco entre los Estados a escala gubernamental, principalmente para definir los elementos comunes obligatorios que deberían aplicarse. Coincidimos con el criterio que el Acuerdo no debe centrarse sólo en la relación entre los Estados, sino también regir ciertos aspectos de las relaciones contractuales que afectan a los explotadores del sistema y a los proveedores del servicio. (Ver contenido del Adjunto G).

### **2.4 Consideración de un Convenio Internacional**

2.4.1 En relación con este asunto, estamos plenamente de acuerdo con lo expresado por algunos miembros del grupo y que se recoge en el punto 5.2.2. del Informe final, teniendo en cuenta que la mayoría de los países en desarrollo han defendido en todos los foros donde ha sido analizado este tema, la necesidad de un marco jurídico institucional vinculante.

2.4.2 Consideramos que la propuesta elaborada y presentada al grupo por algunos miembros del mismo, relativa a los elementos principales de un convenio internacional y que figura como Adjunto H al Informe a título informativo, aunque no represente la opinión de la mayoría del grupo, sí responde a los intereses de la mayoría de los Estados, principalmente, en desarrollo.

2.4.3 Por consiguiente la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil considera necesario que ese Adjunto H sea analizado, estudiado y perfeccionado nuevamente, con la finalidad que, de mediano a largo plazo, pueda contarse con un proyecto de Convenio Internacional que establezca los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios del GNSS.

### 3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) mantener en el programa general de trabajo del Comité Jurídico el asunto de la consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS);
- b) mantener la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre los aspectos jurídicos de los sistemas CNS/ATM;
- c) encargar al Grupo de estudio de la Secretaría el análisis, estudio y perfeccionamiento de los elementos principales, presentados como Adjunto H del Informe final del grupo, para tener en cuenta en la proyección de un Convenio Internacional;
- d) encargar al Grupo de estudio continuar el estudio y preparación del marco contractual provisional, teniendo en cuenta el Adjunto G del Informe final del grupo; y
- e) proporcionar cualquier otra información que se considere necesaria.

— FIN —