



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 39: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI
EN LA ESFERA JURÍDICA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se propone una enmienda de la Resolución A39-11 de la Asamblea a fin de reflejar el trabajo realizado por el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados con respecto a la actualización de la Circular 288, incluyendo el análisis del contenido de la Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles que figura en el Apéndice E de dicha resolución. Los textos de orientación actualizados se han publicado en el Doc 10117, *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores*. También se informa aquí sobre el avance en la ratificación de los Protocolos que introducen los Artículos 3 bis y 83 bis en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y novedades sobre la enseñanza del derecho aeronáutico.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución enmendada que figura en el Adjunto.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Estrategias básicas de implantación — Apoyo al programa — Servicios jurídicos y relaciones exteriores.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Conforme a lo previsto en el Presupuesto regular.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075) <i>Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves</i> , hecho en Montreal el 4 de abril de 2014 (Doc 10034) Acta final de la Conferencia internacional de derecho aeronáutico para considerar la enmienda del <i>Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves</i> (Tokio, 1963) auspiciada por la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal, del 26 de marzo al 4 de abril de 2014 <i>Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores</i> (Circular 288 de la OACI) <i>Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores</i> (Doc 10117)

1. ANTECEDENTES

1.1 El 4 de abril de 2014, una conferencia diplomática convocada bajo los auspicios de la OACI aprobó el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (el Protocolo de Montreal de 2014). También adoptó una resolución instando al Consejo a pedir a la Secretaria General que actualice la Circular 288, *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*. En la segunda sesión de su 202º período de sesiones en junio de 2014, el Consejo encargó a la Secretaria General que actualizara la Circular con la inclusión de un listado más detallado de infracciones y otros actos e incorporando los cambios consiguientes derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014. Para acometer esta tarea, el 15 de julio de 2015 se conformó el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados (el Equipo especial).

1.2 La Asamblea mediante su Resolución A39-11 solicitó que se alentara al equipo especial a continuar con su labor y presentara un informe al 37º período de sesiones del Comité Jurídico. La Asamblea decidió además examinar el Apéndice E de dicha resolución en su siguiente período de sesiones ordinario, basándose en el resultado de este trabajo.

1.3 Al 15 de mayo de 2019, el Protocolo de Montreal de 2014 contaba con 32 firmas, 8 ratificaciones y 11 adhesiones. Se recuerda que para que el Protocolo entre en vigor se necesitan 22 ratificaciones, aceptaciones y aprobaciones o adhesiones. La Resolución A39-11 de la Asamblea insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen el Protocolo de Montreal de 2014 lo antes posible.

2. ACTUALIZACIÓN DE LOS TEXTOS DE ORIENTACIÓN SOBRE PASAJEROS INSUBORDINADOS Y PERTURBADORES

2.1 El equipo especial informó sobre la culminación de su trabajo al 37º período de sesiones del Comité Jurídico, celebrado en septiembre de 2018. El Consejo, en la quinta sesión de su 215º período de sesiones mantenida el 7 de noviembre de 2018, aceptó la recomendación del equipo especial de que los textos de orientación actualizados se publicaran en forma de manual.

2.2 Se ha publicado el Doc 10117, *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora los cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y una lista actualizada de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores.

3. ESTADO DE RATIFICACIÓN DE LOS PROTOCOLOS DE ENMIENDA QUE INTRODUCEN LOS ARTÍCULOS 3 *BIS* Y 83 *BIS* EN EL CONVENIO DE CHICAGO

3.1 Si bien ha habido un franco avance en la ratificación de los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis*, el primero con 156 partes y el segundo con 176 partes al 15 de mayo de 2019, se necesitan más adhesiones. Algunas actividades recientes han contribuido al número de ratificaciones del Protocolo del Artículo 83 *bis*. La Secretaria General ha enviado comunicaciones individuales a los Estados contratantes que no son partes en el Protocolo y se ha creado un repositorio de respuestas en la página de Colección de Tratados en el sitio web de la OACI. Uno de los objetivos del *Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 10059) publicado en 2017 es brindar asistencia a los Estados contratantes para la aplicación correcta del Artículo 83 *bis*, que se prevé tendrá un efecto positivo en las ratificaciones futuras y llevará a la aceptabilidad mundial de los acuerdos que se celebren en virtud de dicho artículo y a su aplicación en el espacio aéreo de todos los Estados contratantes de la OACI.

4. **CURSO DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL**

4.1 El Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI se lanzó en 2017 con el objetivo de que el personal de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados miembros, con o sin conocimientos jurídicos, así como funcionarios públicos responsables del diseño y aplicación de políticas y legislación de aviación civil, puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional. Desde su lanzamiento, se ha impartido en las regiones de la OACI y han asistido 180 participantes. El curso ha sido elogiado por el valor de la información que brinda a los participantes sobre los distintos aspectos del derecho aeronáutico internacional, incluyendo los tratados internacionales.

5. **PROGRAMA GENERAL DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO**

5.1 Al examinar la cuestión núm. 8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)” en la tercera sesión del 216º período de sesiones, el 22 de febrero de 2019, el Consejo solicitó que se considerara más detenidamente la sugerencia de ampliar el alcance del estudio jurídico más allá de los GNSS para abarcar otros sistemas de aeronavegación con cobertura mundial. En este sentido, deberían tomarse en cuenta los resultados de la 13ª Conferencia de navegación aérea que se considerarán en el 40º período de sesiones de la Asamblea.

6. **CONCLUSIÓN**

6.1 Tras la culminación de la labor del Equipo especial y la publicación del Doc 10117, *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, y los avances en la ratificación de determinados instrumentos internacionales de la OACI y la enseñanza del derecho aeronáutico, se propone enmendar la Resolución A39-11 de la Asamblea como se indica en el **adjunto** de esta nota.

ADJUNTO

~~A39-11~~ ~~A40-xx~~: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados:

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 3940º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución ~~A37-22~~A39-11.

APÉNDICE A

Criterio general

Considerando que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

APÉNDICE B

Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

La Asamblea resuelve:

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.

2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluida la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.

3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.

4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podrá convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

La Asamblea:

Recordando su Resolución A37-22—A39-11, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

Tomando nota con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que introducen los Artículos 3 bis y 83 bis del Convenio de Chicago los que enmiendan los Artículos 50 (a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino;

Tomando nota asimismo de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 bis y 83 bis del Convenio de Chicago, es necesario progresar más en la ratificación de dichos Protocolos;

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

Reconociendo la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de derecho aeronáutico elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Consciente de que sólo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor, es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio, y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal del 2 de mayo de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, y el Protocolo de Montreal de 2014; y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar a la Secretaria General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Encarga a la Secretaria General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

APÉNDICE D

Enseñanza del Derecho Aeronáutico

La Asamblea;

Comprendiendo la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del Derecho Aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante; y

Acogiendo con beneplácito la introducción, en 2017, del curso de Derecho Aeronáutico internacional de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional;

Invita al Consejo a que tome todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza del Derecho Aeronáutico en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza;

Insta a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

Exhorta a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

APÉNDICE E

Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados e y perturbadores)

La Asamblea:

Reconociendo que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Observando el aumento del número y de la gravedad de incidentes notificados en que están involucrados pasajeros insubordinados e y perturbadores a bordo de aeronaves civiles;

Considerando las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves y de los pasajeros y la tripulación a bordo de estas aeronaves;

Consciente del hecho de que las leyes y reglamentos vigentes de derecho interno e internacional en muchos Estados no son totalmente adecuados para enfrentar eficazmente este problema;

Reconociendo el entorno especial de las aeronaves en vuelo y los riesgos inherentes al mismo, así como también la necesidad de adoptar medidas de derecho interno adecuadas con la finalidad de que los Estados puedan perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado e y perturbador a bordo de las aeronaves;

Alentando la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado e y perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

Tomando nota de que el 4 de abril de 2014 los Estados reunidos en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal adoptaron el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que la Conferencia decidió no enumerar en el mismo las infracciones y otros actos sino recomendar la actualización de la Circular 288 – *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* publicada por la OACI en 2002; y

Tomando nota además de la publicación del Doc. 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores;

Resuelve que:

Insta a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados e y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

Exhorta a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos previstos en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos; y

~~*Pide* al Consejo que aliente al Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados a continuar su labor, incluido el análisis de la Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles que figura en este Apéndice, e informe al 37º período de sesiones del Comité Jurídico; y~~

~~*Decide* reexaminar este Apéndice en su próximo período ordinario de sesiones a la luz de los resultados de la labor del citado equipo especial.~~

Alienta a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles

Artículo 1: Agresión y otros actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave civil

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave ~~civil~~ cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) ~~agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;~~
- 2) ~~agresión, intimidación o amenaza, física o verbal,~~ contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- 3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o ~~por un miembro de la tripulación~~ en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
 - a) ~~garantizar~~ proteger la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de dentro de la misma; o
 - b) ~~con la finalidad de~~ mantener el orden y la disciplina a bordo.

Artículo 2: Agresión y otros actos que ponen en peligro la seguridad operacional o comprometen el orden y la disciplina a bordo de una aeronave civil

- 1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave ~~civil~~ cometa un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia.
- 2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave ~~civil~~ cualquiera de los siguientes actos comete un delito, si es probable que ese acto ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de una persona a bordo, o si dicho acto compromete el orden y la disciplina a bordo de la aeronave:

- a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
- b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos;
- c) consumo de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

Artículo 3: Otros actos que constituyen delitos a bordo de una aeronave civil

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave ~~civil~~ cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar ~~de forma que probablemente ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave~~ cuando dicho acto esté prohibido;
- 2) desactivar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de la aeronave;
- 3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

Artículo 4: Jurisdicción

1. — La jurisdicción de *(nombre del Estado)* se extenderá a todo delito en virtud de los Artículos 1, 2 ó 3 de esta Ley si el acto que constituye delito ocurrió a bordo de:

- 1) — una aeronave civil matriculada en *(nombre del Estado)*; o
- 2) — una aeronave civil arrendada con o sin tripulación a un explotador cuya oficina principal está en *(nombre del Estado)* o, si el explotador no tiene una oficina principal, cuya residencia permanente está en *(nombre del Estado)*; o
- 3) — una aeronave civil en o sobre el territorio de *(nombre del Estado)*; o
- 4) — una aeronave civil en vuelo fuera de *(nombre del Estado)*, si
 - a) — el aterrizaje siguiente de la aeronave será en *(nombre del Estado)*; y
 - b) — el comandante de la aeronave entrega al presunto autor a las autoridades competentes de *(nombre del Estado)*, solicitando que las autoridades procesen al presunto autor y afirmando que ni él ni el explotador de la aeronave han hecho ni harán una solicitud similar a ningún otro Estado.

2. — La expresión “en vuelo” empleada en este artículo designa el período entre el momento en que se aplica potencia para el despegue hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje.

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)

Considerando que la implantación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

Considerando que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las Resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, ha permitido la implantación técnica lograda hasta el presente;

Considerando que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en la Asamblea de la OACI, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo formado por expertos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, habiendo permitido comprender y registrar de forma detallada los desafíos, cuestiones y problemas que enfrenta la comunidad mundial; y

Considerando que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago; y

Considerando que la decimotercera Conferencia de navegación aérea examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea:

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de la Cuestión 4 8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, “~~Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo~~ Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)” ~~y los organismos multinacionales regionales~~”, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;

2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implantación de los sistemas CNS/ATM;

3. *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 cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;

4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implantación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;

5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implantación de los sistemas CNS/ATM;

6. *Encarga* a la Secretaria 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;

7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y

8. *Encarga* al Consejo que registre tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).