Cuestión 2: Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico

Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago

2:1 El comité considera la nota LC/40-WP/2-5, Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago, presentada por el presidente del Equipo Especial sobre el Artículo 12 (A12 TF)[1] y que en apéndice contiene el informe del equipo especial. Muchas delegaciones expresan su agradecimiento al A12 TF por la preparación del informe y elogian el trabajo de fondo desplegado para tratar este tema complejo y de tan larga data. El comité respalda el informe del A12 TF, destacando que para los Estados constituirá una referencia consolidada de utilidad sobre el artículo 12 y su aplicación.

2:2 Una delegación puntualiza que la referencia del texto del artículo 12 a las "reglas y reglamentos relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves" se refiere a las normas del Anexo 2 — *Reglamento del aire* del Convenio de Chicago, salvo que el Consejo establezca un reglamento del aire distinto, y que la expresión "proceder contra" puede abarcar acciones administrativas o civiles o medidas de cumplimiento, y no ya solamente la acción penal.

2:3 En lo referido a la ilustración de la categorización del espacio aéreo conforme a la CNUDM y al Convenio de Chicago que aparece en el apéndice D del informe del A12 TF y su aplicación a la zona económica exclusiva (ZEE), una delegación destaca la necesidad de aclarar dónde comienza esa zona. Otra delegación aclara que la expresión "alta mar" que se usa en el artículo 12 del Convenio de Chicago se refiere a las aguas más allá de las aguas territoriales y no coincide con el sentido con que se la usa en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982) (CNUDM).

2:4 Al tratar la propuesta de crear una herramienta en línea para intercambiar información en el marco del artículo 12 del Convenio de Chicago, diversas delegaciones opinan que la OACI es la más indicada para albergarla y que debería ponerse en marcha cuanto antes. Algunas delegaciones puntualizan la necesidad de que los datos que se recopilen con la herramienta se usen de forma responsable, y otra delegación enfatiza que la herramienta debería ser un instrumento de facilitación no vinculante.

2:5 Una delegación manifiesta que usar la herramienta no debería sustituir el debido proceso en los marcos jurídicos nacionales. El presidente responde que la herramienta solo tiene por objeto facilitar la comunicación y el seguimiento entre los Estados.

2:6 El comité respalda las recomendaciones recogidas en LC/40-WP/2-5, incluida la recomendación de que el informe del Equipo Especial A12 se ponga a disposición de los Estados, las organizaciones internacionales y las partes interesadas del sector de la aviación pertinentes a modo de orientación informativa y práctica.

2:7 El comité toma nota asimismo de la información vertida en la nota LC/40-WP/2-12, *"Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago"* presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Algunas delegaciones destacan la propuesta de la nota LC/40-WP2-12 sobre el posible uso futuro de la herramienta para mejorar la seguridad operacional y evitar incumplimientos de los reglamentos relativos al vuelo y a las maniobras de las aeronaves. La misma propuesta se refleja también en la nota de estudio LC/40-WP2-5, párrafo 4.1 d), entre las recomendaciones respaldadas por muchas delegaciones.

[1] Dr. Jonathan Aleck (Australia).

El transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos

2:8 La Secretaría presenta la nota LC/40-WP/2-2 (Revisión 1) que informa sobre la labor realizada por la Secretaría y el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre las Interacciones entre el Transporte Aéreo Internacional y las Leyes de Protección de Datos (SSG-DPL), que abarca una encuesta sobre leyes de protección de datos en el transporte aéreo internacional. La nota de estudio se acompaña de las conclusiones principales sobre los resultados de la encuesta sobre leyes de protección de datos en el transporte aéreo internacional, así como las medidas que recomienda el SSG-DPL. Un gran número de delegaciones toma la palabra para manifestar su apoyo a la nota de estudio y su reconocimiento por la labor realizada. Una de las delegaciones que ha tomado la palabra cuestiona la practicidad de elaborar orientación no vinculante, siendo que la protección de los datos personales va más allá de la aviación civil internacional y que debe respetarse la soberanía de los Estados. El comité toma nota de los avances en relación con esta cuestión del programa general de trabajo y respalda las medidas recomendadas, entre ellas la elaboración de orientación de carácter no vinculante, reconociendo al mismo tiempo que la reglamentación de la protección de datos es competencia soberana del marco jurídico nacional de cada Estado.

2:9 Con referencia a la nota LC/40-WP/2-8 presentada por la IATA, el comité toma nota de las consideraciones y recomendaciones específicas al transporte aéreo internacional allí planteadas y manifiesta estar de acuerdo en que se tengan en cuenta, según corresponda, cuando el SSG-DPL elabore orientación. Una delegación opina que es necesario que la OACI cree una plataforma a la que puedan acceder todos los Estados miembros para facilitar la recopilación de información sobre leyes, reglamentos y mejores prácticas procedentes de los Estados. La Secretaría aclara que el SSG-DPL estudiará la sugerencia de plataforma digital como parte de su evaluación y determinará cómo proceder.

Promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional

2:10 La Secretaría presenta la nota LC/40-WP/2-1, que informa sobre actividades relacionadas con las cuestiones 4 y 5 del programa general de trabajo del Comité Jurídico durante el 42º período de sesiones de la Asamblea y tras su finalización. La nota destaca la importancia de la cuestión 4, especialmente en vista de que la Asamblea ha afirmado que la ratificación contribuye significativamente a solidificar el estado de derecho como se expresa en el nuevo objetivo estratégico: *El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones.* Además, describe que se ha dado prioridad a ocho tratados clave: los Protocolos de 2016 que modifican los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago, el Convenio de Montreal de 1999, los instrumentos de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre los párrafos finales relativos a los textos en árabe y chino del Convenio de Chicago. El comité toma conocimiento de la exitosa realización de actividades relativas a la ratificación de tratados internacionales de derecho aeronáutico y de actividades futuras.

2:11 ALADA presenta la nota LC/40-WP/2-10, en la que propone incorporar instancias preparatorias para complementar las actividades dirigidas a fomentar la ratificación y facilitar la participación de los Estados en los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

2:12 Todas las delegaciones que hacen uso de la palabra manifiestan su apoyo y agradecimiento por los esfuerzos que sostenidamente despliega la Secretaría para fomentar la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, y algunas de ellas resaltan el carácter vital de la ratificación para la aviación civil internacional y expresan el temor de que la falta de ratificación dé lugar a la fragmentación en la aplicación de los tratados. Unas pocas delegaciones señalan las dificultades que se experimentan en el ámbito nacional para avanzar con la ratificación, en particular por la existencia de otras prioridades legislativas y la cantidad de tiempo que demanda el proceso de ratificación. Varias delegaciones sugieren que sería útil para los Estados que la OACI ofreciera una ayuda más específica, estudiando

distintas modalidades legislativas y proporcionando legislación modelo, en especial respecto a los pequeños Estados insulares. Una delegación afirma que la orientación sobre el procedimiento para pasar a ser parte de un tratado debería ser más matizada, ya que algunos Estados tienen limitaciones en sus sistemas jurídicos para "ratificar" tratados, pero sí pueden "aceptar" o "aprobar" tratados, o "adherirse" a ellos.

2:13 Una delegación, tras señalar que fue sede del taller inaugural sobre tratados de derecho aeronáutico en 2023, propone que los Estados que hayan ratificado un gran número de los tratados de derecho aeronáutico mencionados en LC/40-WP/2-1 consideren la posibilidad de compartir conocimientos con otros Estados que necesiten ayuda con sus procesos de ratificación. Otra delegación insta a los Estados a considerar la posibilidad de ofrecer sede para talleres sobre tratados de derecho aeronáutico internacional y hace referencia a la valiosa experiencia que significó para su Estado ofrecer sede este año.

2:14 Varias delegaciones informan que sus Estados están en proceso de ratificar uno o más de los tratados clave enumerados en LC/40-WP/2-1. Una delegación reitera su postura ya tradicional con respecto al Protocolo de Montreal de 2014, citando el impedimento para ratificarlo, entre otras cosas, por las disposiciones sobre oficiales de seguridad de a bordo que contiene. Otra delegación refiere que el texto recientemente revisado de su propia Ley de Aviación Civil concuerda con los tratados pertinentes de derecho aeronáutico internacional, en particular el Convenio de Montreal de 1999 y la armonización del régimen de responsabilidad.

2:15 Con respecto a la nota LC/40-WP/2-10 presentada por ALADA, el comité toma nota de su contenido y del impulso por considerar la incorporación de instancias preparatorias o consultas para complementar las actividades existentes dirigidas a fomentar la ratificación y facilitar la participación de los Estados en los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

2:16 A modo de síntesis, la presidenta hace referencia al agradecimiento de las delegaciones por la labor realizada por la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB), en particular por sus permanentes y productivos aportes para fomentar la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional. Señala que el comité apoya los esfuerzos de los Estados por ofrecer sede para talleres de ratificación de tratados, seminarios jurídicos y cursos de derecho aeronáutico internacional en sus regiones y urge a seguir adelante con esos esfuerzos y las actividades futuras que se indican en la sección 5 de LC/40-WP/2-1. La presidenta observa el énfasis de varias delegaciones en que la ratificación de los tratados de aviación civil internacional sigue siendo esencial para preservar la armonización reglamentaria, la certidumbre jurídica y el efectivo cumplimiento de las obligaciones previstas en el Convenio de Chicago e instrumentos afines. Sin embargo, a la hora de "nacionalizar" e integrar los tratados en los sistemas jurídicos nacionales siguen planteándose dificultades, como las restricciones institucionales, la complejidad de los procesos legislativos nacionales y la necesidad de afinar la coordinación entre entidades gubernamentales. En este contexto, reitera el sentir expresado por las delegaciones sobre la importancia clave de profundizar la cooperación y fomentar actividades de creación de capacidad y eventos técnicos para ayudar a los Estados a superar esas dificultades.

Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, incluyendo las ciberamenazas, que pudieran no estar previstos adecuadamente en los instrumentos jurídicos aeronáuticos actuales

2:17 El comité toma nota de la sección 4 de LC/40-WP/2-1 y del trabajo en curso de la OACI con respecto a la cuestión 5 del programa general de trabajo del Comité Jurídico titulada: "Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, incluidas las ciberamenazas, que pudieran no estar previstos adecuadamente en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales". Se informa al comité de que próximamente se pondrá en marcha una encuesta para evaluar la aplicación, en los marcos jurídicos nacionales, de las disposiciones de los tratados internacionales relativas a las ciberamenazas para la seguridad de la aviación.

2:18 El comité también considera la nota LC/40-WP/2-7, presentada por Sudáfrica, que destaca las dificultades de atribución, jurisdicción, aplicación, responsabilidad e indemnización que plantean los incidentes cibernéticos que afectan a la aviación civil y pide que continúe la evaluación del marco jurídico internacional. Asimismo, toma nota de la nota LC/40-WP/2-13, presentada por ALADA, que hace hincapié en la interpretación y la implementación efectiva de los instrumentos existentes y el examen de la jurisdicción y la cooperación internacional.

2:19 Varias delegaciones también subrayan la importancia del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional y del Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (Beijing, 2010) para hacer frente a las ciberamenazas contra la aviación civil internacional e instan a que se ratifiquen ambos instrumentos.

2:20 Muchas delegaciones se muestran a favor de que continúe el trabajo relacionado con la evaluación de la aplicabilidad a las ciberamenazas contra la aviación civil internacional de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes. Una delegación sugiere que el análisis debería tener en cuenta la *Convención de las Naciones Unidas contra la Ciberdelincuencia* (2024) y el *Convenio sobre la Ciberdelincuencia* (Budapest, 2001). Destaca, entre otros aspectos, la necesidad de coordinar con los órganos técnicos pertinentes, evitar duplicaciones de trabajo, respetar los marcos jurídicos nacionales y las capacidades de aplicación de los Estados y proteger la información operacional y de ciberseguridad delicada. Otra delegación señala que toda medida jurídica internacional adicional debería basarse en los resultados de la evaluación.

2:21 Algunas delegaciones expresan reservas ante la posibilidad de que el alcance propuesto de la labor indicada en LC/40-WP/2-7 exceda el mandato y los conocimientos especializados del Comité Jurídico. Otra delegación no está a favor de que el comité siga trabajando para evaluar posibles adiciones al marco jurídico internacional, ya que considera que el derecho internacional vigente es adecuado para hacer frente a las ciberamenazas.

2:22 Una persona observadora pone de relieve la importancia de la ciberseguridad para las aerolíneas y señala que las cuestiones de responsabilidad e indemnización planteadas en la sección 2.9 de la nota LC/40-WP/2-7 quedan fuera del alcance de la cuestión que se analiza. Otra destaca la protección de los datos operacionales y las posibles implicaciones para la tripulación de vuelo.

2:23 Recordando la resolución A42-19 de la Asamblea, la Secretaría aclara que las cuestiones planteadas podrían tratarse mediante la labor en curso de la OACI sobre ciberseguridad y la encuesta prevista a los Estados, así como con una mayor adhesión al Convenio de Beijing y al Protocolo de Beijing de 2010.

2:24 El comité se muestra a favor de continuar la evaluación del marco jurídico internacional en relación con las ciberamenazas contra la aviación civil y destaca asimismo la conveniencia de seguir promoviendo la ratificación y la aplicación efectiva de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional aplicables, incluidos el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010.

Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a) y su integración en la aviación civil

2:25 La Secretaría presenta la nota LC/40-WP/2-4 sobre la labor del Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA) y sus subgrupos, incluido el análisis jurídico de disposiciones seleccionadas del Convenio de Chicago contenidas en el apéndice de dicha nota. El comité celebra los avances logrados y manifiesta su firme apoyo a que prosiga el trabajo. Teniendo en cuenta el trabajo del SSG-LIPA, varias delegaciones reiteran la necesidad de elaborar con urgencia un marco provisional para tratar las operaciones de aeronaves sin piloto/a sobre alta mar que

quedan fuera del alcance del Anexo 6, Parte IV. Algunas delegaciones hacen hincapié en la importancia de la labor del Subgrupo de Terminología, de reciente creación, para subsanar diferencias terminológicas y respaldar el trabajo técnico en curso promoviendo la uniformidad en ese sentido.

2:26 Con respecto a la nota LC/40-WP/2-9, presentada por la República Dominicana, el comité toma nota de la información proporcionada sobre cuestiones jurídicas relacionadas con los sistemas de aeronaves no tripuladas y la movilidad aérea avanzada. Señala que varios de los asuntos planteados ya se están tratando, o está previsto que se traten, en el marco del programa de trabajo del SSG-LIPA y de otros organismos pertinentes de la OACI, y alienta a mantener la coordinación entre los órganos pertinentes para lograr un enfoque jurídico uniforme.

2:27 Con respecto a la nota LC/40-WP/2-11, presentada por ALADA, el comité toma nota de que las cuestiones planteadas sobre la aplicabilidad de los instrumentos de responsabilidad internacional a las operaciones de aeronaves sin piloto/a pueden considerarse dentro del programa de trabajo en curso del Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad del SSG-LIPA.

Examen jurídico del análisis completado por el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo sobre la aplicación del artículo 15 del Convenio de Chicago

2:28 En nombre de la presidenta[2] del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el Artículo 15 (SSG-A15), la vicepresidenta[3] del SSG-A15 presenta la nota LC/40-WP/2-6. Se recuerda que, durante su 42º período de sesiones (Montreal, 23 de septiembre – 3 de octubre de 2025), la Asamblea agregó una cuestión nueva al programa general de trabajo del Comité Jurídico titulada “Examen jurídico del análisis completado por el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) sobre la aplicación del artículo 15 del Convenio de Chicago”. En el marco de esta nueva cuestión, se encomendó al comité que lleve a cabo, con miras a finalizarlo en 2026, un examen jurídico del análisis completado por el ATRP, que comprende los tres proyectos de documento siguientes: i) proyecto de texto de orientación sobre el artículo 15 del Convenio de Chicago; ii) el proyecto de comunicación a los Estados contratantes donde se aclaran las obligaciones en virtud del artículo 15; y iii) el proyecto de proceso para que el Consejo de la OACI examine las reclamaciones presentadas por los Estados contratantes interesados en relación con los derechos impuestos por otros Estados por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios. Se explica que, para facilitar el trabajo, en enero de 2026 se creó el SSG-A15, integrado por juristas que propusieron los Estados contratantes invitados, representantes de una organización internacional y de los grupos expertos pertinentes de la OACI. El SSG-A15 celebró una serie de reuniones virtuales entre marzo y julio de 2026 durante las cuales examinó los proyectos de documentos del ATRP con el fin de mantener su compatibilidad con el artículo 15 del Convenio de Chicago. Asimismo, se explica que la nota LC/40-WP/2-6 contiene el informe sobre las deliberaciones, conclusiones y recomendaciones del SSG-A15, al que se adjuntan versiones revisadas y anotadas de los proyectos de documento del ATRP que recogen las modificaciones propuestas por el SSG-A15 tras el examen jurídico.

2:29 Varias delegaciones expresan su agradecimiento por el trabajo realizado por el SSG-A15 y señalan que el plazo relativamente breve del que este disponía para completar el examen jurídico solicitado por la Asamblea no afectó negativamente la profundidad, el rigor ni la calidad del examen.

2:30 Una delegación expresa objeciones de peso a las conclusiones y recomendaciones del SSG-A15 reflejadas en la nota LC/40-WP/2-6. A juicio de esa delegación, las conclusiones del SSG-A15 sugieren que el otorgamiento por un Estado a un transportista aéreo extranjero de derechos para efectuar

[2] Sra. Lena-Maria Gaese (Alemania).
[3] Sra. Maria Makalla Memba (Tanzanía).

vuelos en tránsito por su territorio, sujeto a que dicho transportista celebre con un transportista aéreo nacional de ese Estado un acuerdo comercial que entrañe determinadas obligaciones financieras, constituía una violación del artículo 15 del Convenio de Chicago. La delegación considera que dicha interpretación del artículo 15 es injustificadamente amplia e incompatible con las reglas generales de interpretación de los tratados establecidas en el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. A ese respecto, la delegación afirma que, dado que el artículo 15 prohíbe que un Estado imponga derechos, impuestos u otros gravámenes por el derecho de tránsito por su territorio, los acuerdos comerciales celebrados por los transportistas aéreos en relación con el ejercicio de derechos de primera libertad del aire tienen por objeto, en esencia, redistribuir ingresos entre transportistas aéreos y, por consiguiente, no constituyen el pago al Estado de gravamen alguno y mucho menos de impuestos. Además, la delegación señala que, mientras que el artículo 15 se refiere a los derechos impuestos por el Estado, los acuerdos comerciales celebrados por transportistas aéreos en relación con el otorgamiento de derechos para efectuar vuelos en tránsito por el territorio de un Estado entrañan el cumplimiento, por un transportista aéreo, de obligaciones financieras o contractuales para con su contraparte, a saber, otro transportista aéreo, que es una organización comercial y una entidad económica independiente, y no un Estado. La delegación propone que la interpretación del artículo 15, al igual que la de cualquier otro tratado internacional, la efectúen ante todo sus partes, es decir, los propios Estados, y no el SSG-A15, en cuyas actividades esa delegación no fue invitada a participar. Habida cuenta de lo anterior, la delegación insta al comité a que se abstenga de aprobar las recomendaciones del SSG-A15 en esta etapa o, como alternativa, a que las apruebe en una versión modificada que no haga referencia a la interpretación del artículo 15 mencionada.

2:31 Una delegación, con el apoyo de otras delegaciones, considera que la sugerencia del SSG-A15 de que la relación con los costos se deriva del artículo 15 y por lo tanto se aplica a los derechos aeroportuarios, excede el alcance de dicho artículo y plantea cuestiones más amplias. Una persona observadora apoya esta opinión, observando que el pedido de la Asamblea al Comité Jurídico que la origina se vinculaba a la aplicación del artículo 15 en el contexto del acceso al espacio aéreo, y señala que las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) son un documento integral que refleja décadas de cuidadoso equilibrio entre usuarios, proveedores y Estados, incluidos los principios relativos a la recuperación de costos. En opinión de la persona observadora, la relación con los costos es fundamentalmente un principio económico que no debería transformarse en una obligación jurídica en virtud del artículo 15. La interpretación de este principio y sus implicaciones para los derechos impuestos a los usuarios deberían requerir dictámenes formales del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Aeropuertos y Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (AEP-ANSEP).

2:32 Varias delegaciones aclaran que la relación con los costos no es lo mismo que la recuperación de costos.

2:33 Una delegación, con el apoyo de algunas otras, propone cambios editoriales en el proyecto de texto revisado para preservar la concordancia con el artículo 5 del Convenio de Chicago. Como propuesta adicional de modificación del proyecto de texto revisado, una delegación destaca con respecto a las condiciones uniformes que la comparación debería hacerse entre las aeronaves nacionales y las extranjeras, y no entre las aeronaves de cualquier otro Estado contratante. También opina que la supresión por el SSG-A15 de la palabra “regulares” en el párrafo 2 del capítulo 3 del proyecto de texto de orientación del ATRP podría restar importancia al artículo 5.

2:34 Algunas delegaciones señalan que, a los efectos de la claridad jurídica, podrían perfeccionarse aún más los proyectos de documentos del ATRP y que, teniendo en cuenta el principio de la OACI de que “Ningún País se Queda Atrás”, debería extenderse el plazo para que se examinen todas las cuestiones importantes que requieren la atención del comité, antes de que finalice la labor del SSG-A15, destacando que así se lograría una participación más amplia de los Estados que no han intervenido en el examen jurídico.

2:35 Una delegación subraya la necesidad de diferenciar el proceso de examen del Consejo con arreglo al artículo 15 de la función de solución de controversias prevista en el artículo 84 del Convenio de Chicago, señalando que la falta de diferenciación crearía vías jurídicas paralelas para los Estados. La delegación propone que se introduzca una cláusula que establezca un mecanismo parcialmente secuencial, con el objetivo de impedir que un Estado se valga del proceso de examen previsto en el artículo 15 cuando el mismo asunto ya esté en trámite ante el Consejo en virtud del artículo 84.

2:36 Al resumir las deliberaciones, la presidenta del comité observa que una clara mayoría de Estados y una persona observadora expresan su apoyo al examen jurídico del SSG-A15 sobre el análisis completado por el ATRP sobre la aplicación del artículo 15 del Convenio de Chicago y respaldan las conclusiones y recomendaciones de ese grupo. Las conclusiones del SSG-A15 establecen una clara distinción entre las obligaciones vinculantes en virtud del convenio y las políticas de la OACI. La presidenta también menciona que la mayoría de las delegaciones señalaron que el mandato del Comité Jurídico se ha cumplido adecuadamente, al tiempo que reconoce que podrían emprenderse nuevos trabajos técnicos relativos a los proyectos de documentos en otros foros. Sin embargo, como observa la presidenta en su resumen de las deliberaciones, algunas delegaciones han opinado que el Comité Jurídico debería seguir considerando el tema.

2:37 Siguiendo la línea del informe del SSG-A15, algunas delegaciones también apuntan que incumbe al Consejo decidir si se necesita un procedimiento independiente para que el Consejo examine las reclamaciones en virtud del artículo 15. Algunas delegaciones aclaran que el SSG-A15 llevó a cabo un examen jurídico del procedimiento propuesto en los proyectos de documentos y puntualizó los principios jurídicos que deben tenerse en cuenta si el Consejo decide contar con un procedimiento específico.

Examen de la función de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos establecida en virtud del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección

2:38 El comité analiza el examen de la función de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) establecida en virtud del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección (Convenio MEX) sobre la base del informe final del relator y la nota LC/40-WP/2-3, que contiene el informe del Grupo Amigo de la Presidencia (FCG). El relator concluye que no hay suficientes argumentos jurídicos, institucionales ni probatorios en esta instancia para enmendar el Convenio MEX a fin de redefinir las atribuciones de la CTIE o proceder con su disolución, y recomienda que se mantenga el marco de tratado actual. También hace referencia a la resolución A35-2 de la Asamblea sobre la aplicación del artículo IV de dicho Convenio.

2:39 Asimismo, el FCG considera que sería prematuro proceder con la disolución de la CTIE o redefinir sus atribuciones, y concluye que el artículo V del Convenio MEX no obliga al Consejo a hacer nombramientos cada tres años, y que dichos nombramientos podrían hacerse atendiendo a las necesidades. En la nota LC/40-WP/2-3, se propone en consecuencia introducir enmiendas al proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice del informe del relator, cuyo objetivo es precisar el alcance de la discrecionalidad del Consejo en cuanto al nombramiento de integrantes de la CTIE.

2:40 El comité elogia el trabajo sustancial realizado por el relator y el FCG y los considerables avances concretados en un período corto. Una clara mayoría de las delegaciones toman la palabra para respaldar las conclusiones y recomendaciones de la nota LC/40-WP/2-3. Consideran que un enfoque práctico y proporcionado es mejor que una enmienda formal del Convenio MEX y se muestran a favor del nombramiento de integrantes de la CTIE atendiendo a las necesidades, así como de la resolución de la Asamblea propuesta como vehículo para ofrecer más claridad y, al mismo tiempo, conservar el marco de tratado actual. También son de la opinión de que el artículo V prescribe el mandato de quienes integran la CTIE tras su nombramiento, pero no exige expresamente que el Consejo lleve a cabo un proceso

completo de nombramiento a intervalos fijos de tres años. Se hace hincapié en que la resolución de la Asamblea propuesta no introduzca nuevos requisitos ni modifique los derechos ni las obligaciones de los Estados partes en virtud del Convenio MEX, sino que sirva más bien para aportar transparencia al enfoque del Consejo sobre la aplicación del artículo V.

2:41 Algunas delegaciones expresan una opinión diferente, argumentando que el artículo V del Convenio MEX, si se lo lee en su conjunto, establece que la CTIE es una comisión permanente y no otorga al Consejo discrecionalidad para los nombramientos atendiendo a sus necesidades. Piensan que el vehículo jurídicamente adecuado para tener esa flexibilidad es enmendar el Convenio MEX. Esas delegaciones cuestionan la base jurídica de una resolución de la Asamblea que interprete dicho Convenio y no están a favor de ninguna interpretación que efectivamente lo enmiende sin un proceso de enmienda formal.

2:42 En respuesta, la presidenta aclara que la resolución de la Asamblea propuesta no enmendaría por sí misma el Convenio MEX, sino que confirmaría el enfoque adoptado por el Consejo en lo relativo al nombramiento de integrantes de la CTIE y fomentaría la conciencia y el entendimiento común sobre dicho enfoque entre los Estados. La presidenta también recuerda que la cuestión ante el comité concierne el nombramiento de los miembros, y no la frecuencia de las sesiones de la CTIE, que ya fue resuelta por el Consejo en 2011.

2:43 En resumen, la presidenta toma nota de que la mayoría de las delegaciones que han tomado la palabra se muestran a favor de recomendar que la Asamblea adopte una resolución sobre la aplicación de las disposiciones del Convenio MEX en lo relativo al nombramiento de integrantes de la CTIE, mientras que algunas delegaciones consideran que una enmienda de dicho Convenio es el procedimiento apropiado. La presidenta también toma nota de la objeción de peso que plantean algunas delegaciones respecto de las atribuciones de la Asamblea para interpretar las disposiciones del Convenio MEX. El comité recomienda que el Consejo apruebe el texto del proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice de la nota LC/40-WP/2-3.