

Cuestión 6: Otros asuntos

6:1 La persona observadora de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) presenta la nota LC/39-WP/6-1 referida a las mejores prácticas de las aseguradoras en la asistencia a las víctimas respecto a las indemnizaciones, e indica que se presenta a modo de continuación de otras notas presentadas en Asambleas y Comités Jurídicos anteriores, así como a la luz de las recomendaciones adoptadas en el primer Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares en 2021 (AAAVF1).

6:2 Todas las delegaciones que toman la palabra se manifiestan a favor de la necesidad de que las víctimas de accidentes aéreos y sus familias reciban un trato justo y digno. Aunque varias delegaciones respaldan la nota de estudio y el pedido de recopilar las mejores prácticas en materia de seguros a través de un grupo de estudio, la mayoría de las delegaciones señalan que este trabajo estaría en mejores manos si se encomienda al grupo de trabajo creado a finales de 2023 dentro del Grupo Experto en Facilitación de la OACI. Como aclara la Secretaría, este grupo de trabajo se encarga de aplicar las recomendaciones del AAAVF1 y cuenta con el apoyo de LEB. Algunas delegaciones manifiestan su desacuerdo con el pedido de la nota de estudio de examinar determinados instrumentos de derecho aeronáutico internacional, incluido el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.

6:3 Al resumir los debates, la presidenta aclara que el Convenio de Montreal de 1999, con su sistema de dos niveles, no limita la responsabilidad de los transportistas y además prevé que los Estados partes les exijan a los suyos mantener una cobertura de seguro adecuada. También señala que las recomendaciones del simposio de 2021, si bien no son vinculantes para el Comité Jurídico, orientan la labor de la Secretaría y del grupo de trabajo del Grupo Experto en Facilitación, y que es preciso dar tiempo para el trabajo de seguimiento. Se ofrecen certezas al comité de que LEB seguirá apoyando al grupo de trabajo del Grupo Experto en Facilitación, en particular en la recopilación de las mejores prácticas relacionadas con los seguros. La presidenta también anima a los Estados y a la IATA a dar apoyo al grupo de trabajo proporcionando la información que necesite en cuanto esté a su alcance, agregando que el próximo simposio puede ser el foro adecuado para recopilar y evaluar las mejores prácticas si fuera conveniente.

6:4 El comité toma nota de la información presentada en LC/39-WP/6-2 por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), que destaca la coordinación en curso entre la OACI y el subcomité de las Naciones Unidas sobre tributación tras una intervención del Secretario General.

6:5 La IATA presenta la nota de estudio LC/39-WP/6-3, referida al transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos.

6:6 La persona observadora de la IATA informa al comité del importante trabajo realizado por su organización, que ha dado lugar a la reciente publicación de un Libro Blanco. Señala que los puntos de contacto entre el transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos ponen de manifiesto incoherencias jurídicas que merecen mayor estudio y cooperación. Al respecto, pide al comité que conforme un grupo de trabajo multidisciplinario para examinar el tema y elaborar orientación.

6:7 La mayoría de las delegaciones que hacen uso de la palabra expresan su apoyo a la nota de trabajo y a la creación de un grupo de trabajo multidisciplinario. Varias delegaciones opinan que sería útil para los Estados que están formulando su propia legislación nacional contar con orientación sobre esta cuestión elaborada por tal grupo de trabajo.

6:8 Varias delegaciones mencionan que la reglamentación sobre protección de los datos es competencia nacional o regional y no ven con claridad que el Comité Jurídico sea el foro más adecuado para este tema. En su lugar, proponen que el Consejo decida cuál es el foro más apropiado dentro de la OACI, y algunas voces indican su preferencia por el Grupo Experto en Facilitación.

6:9 Algunas delegaciones destacan que las normas de protección de datos no se limitan a la aviación civil y entrañan la participación de diversas autoridades tanto a nivel nacional como regional e internacional. Algunas delegaciones señalan que la OACI no tiene competencia para elaborar o revisar leyes y reglamentos de protección de datos per se y que cualquier trabajo que emprenda la Organización debería enfocarse más bien en evaluar cómo las distintas normas afectan al sector de la aviación civil. IFALPA resalta que las leyes de protección de datos también inciden en el flujo de datos pertinentes que afectan a la tripulación aérea.

6:10 Al resumir el debate, la presidenta señala que la mayoría de las delegaciones expresan su respaldo a la nota de estudio de la IATA y la creación del grupo de trabajo multidisciplinario. Dado que varias delegaciones piden que sea el Consejo quien tome la decisión, la presidenta indica que, en todo caso, el programa de trabajo del Comité está sujeto a la aprobación del Consejo. Por consiguiente, las reservas de algunas delegaciones ante la cuestión de agregar este asunto al programa de trabajo también se señalarán a la atención del Consejo cuando éste examine el programa de trabajo, mediante el informe sobre las deliberaciones del comité relativas a esta cuestión.

6:11 La República Dominicana presenta la nota de estudio LC/39-WP/6-4, en la que se ponen de relieve las amenazas que supone para la navegación aérea el uso indebido de rayos láser, así como los riesgos para la seguridad de la aviación y la salud, y pide al Comité Jurídico que inicie la formulación de criterios uniformes para que los Estados establezcan reglamentos para su enjuiciamiento, sanción o penalización. Varias delegaciones e IFALPA toman la palabra para expresar su respaldo a la nota de estudio. La Secretaría recuerda que, en respuesta a una comunicación a los Estados (AS8/5-18/17) enviada en 2018, la OACI ha recibido de varios Estados ejemplos de reglamentos promulgados sobre casos de iluminación con láser. La Secretaría señala que estos documentos siguen estando disponibles como recurso para ayudar a los Estados a desarrollar sus propias normativas sobre la iluminación de aeronaves con rayos láser, con el fin de incluir sanciones civiles o penales. A la luz del debate, se propone, como alternativa a la ampliación del programa de trabajo para tratar este asunto, emitir una nueva comunicación a los Estados para recordarles que se dispone de este repositorio sobre iluminación láser y seguridad de vuelo; alentar a los Estados que anteriormente presentaron comunicaciones en respuesta a la comunicación de 2018 para que las actualicen; e instar a otros a compartir sus mejores prácticas, especialmente en lo que respecta al enjuiciamiento o la penalización de tales actos. Se acuerda que, en función de las respuestas que se prevé recibir a esta propuesta de comunicación a los Estados, este tema podría seguir debatiéndose en el próximo período de sesiones del Comité Jurídico. La República Dominicana expresa su agradecimiento al Comité por considerar su nota de estudio.

6:12 Venezuela presentó las notas LC/39-WP/6-5, LC/39-WP/6-6 y LC/39-WP/6-7 sobre asuntos relacionados con las medidas coercitivas unilaterales en la aviación civil, los compromisos de los Estados en virtud de sus acuerdos sobre servicios aéreos y la responsabilidad de los Estados de proporcionar instalaciones y servicios apropiados para facilitar la navegación aérea internacional en virtud del Convenio de Chicago, respectivamente.

6:13 [Deliberaciones]

6:14 El Comité toma nota con reconocimiento del documento LC/39-IP/1 presentado por el Reino Unido, en el que informa al Comité de que acogerá la tercera edición del Foro de Asesores Jurídicos de Aviación Civil (CALAF), del 26 al 28 de noviembre de 2024, con el apoyo de la Oficina de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores de la OACI.

6:15 El Comité toma nota de la información facilitada en el documento LC/39-IP/2 presentado por IFALPA sobre la necesidad de velar por un trato justo de la tripulación en caso de detención en el extranjero por sospecha de delitos cometidos en acto de servicio, así como de la observancia de las directrices elaboradas por la Organización Marítima Internacional en el caso de la gente de mar.