



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 60: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

NECESIDAD DE AÑADIR EL TEMA “EXAMEN DE LA ORIENTACIÓN SOBRE CONFLICTOS DE INTERESES” AL PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

La OACI ha promulgado poca orientación sobre cómo evitar conflictos de intereses entre los funcionarios encargados de la reglamentación aeronáutica, dejando el asunto a una legislación nacional incongruente. La ausencia de conflictos de intereses es esencial para regular en forma eficaz e imparcial la seguridad operacional y la protección de la aviación civil. El Comité Jurídico debería estudiar la orientación actual de la OACI y las prácticas existentes de los Estados miembros y formular recomendaciones, de ser necesario y conveniente, con la finalidad de publicar orientación al respecto. En la orientación de la OACI en este sentido debería promoverse la congruencia entre los Estados miembros. Dicha orientación podría sentar las bases para limitar los conflictos de intereses o atenuarlos cuando sean inevitables.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a agregar el tema “Examen de la orientación sobre conflictos de intereses” al programa de trabajo del Comité Jurídico.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico F (Imperio de la ley).
<i>Repercusiones financieras:</i>	Mínimas.
<i>Referencias:</i>	Ninguna.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI ha establecido poca orientación en torno a los problemas de conflictos de intereses en la vigilancia de la seguridad operacional. Si bien esto es cierto en el caso de la vigilancia de la seguridad operacional en particular, también lo es en muchas otras de las áreas que competen a la OACI, desde los aeropuertos y el tránsito aéreo hasta la seguridad de la aviación, el medio ambiente y la investigación de accidentes. En el dominio de la vigilancia de la seguridad operacional, esta ausencia de orientación puede deberse al legado histórico. En los primeros días de la aviación civil, el modelo típico era una línea aérea propiedad del Estado que era propietaria de todo su equipo. No había una relación independiente entre la entidad reguladora y la regulada.

1.2 Hoy en día, la situación es bastante distinta. El gobierno y la industria tienen relaciones de trabajo estrechas, como es debido, pero deben existir reglamentos razonablemente congruentes en todo el sector a fin de establecer y preservar una clara separación entre las autoridades de aviación civil y las actividades que éstas supervisan. El imperio de la ley, en especial el ejercicio objetivo y desinteresado de responsabilidades normativas, es fundamental para una vigilancia de la seguridad operacional eficaz.

2. ANÁLISIS

2.1 La escasez de recomendaciones de la OACI en materia de conflictos de intereses entre los funcionarios encargados de la reglamentación aeronáutica equivale a que estos asuntos se rijan por la legislación nacional, que varía enormemente de un Estado a otro. En un Estado, un Director General de Aviación Civil (DGCA) puede tener, por ejemplo, que renunciar a todo interés financiero en la industria, incluidas las prestaciones de jubilación; en otro, el DGCA puede ser un capitán o ejecutivo de línea aérea que se encuentra con licencia con goce de sueldo por parte de la empresa.

2.2 Además de los intereses financieros en las entidades reguladas, los reglamentos sobre conflictos de intereses también cubren, por lo general, las así llamadas situaciones de puertas giratorias, es decir, el paso de individuos que ocupan puestos en el gobierno a la industria y en sentido inverso, así como las prácticas de contratación conexas. Sin embargo, al examinarse una posible orientación sobre conflictos de intereses debe tomarse en consideración que muchos Estados miembros cuentan con industrias de la aviación pequeñas y un número reducido de candidatos altamente experimentados para desempeñar puestos con funciones normativas. En esos casos, la orientación sobre conflictos de intereses podría centrarse en medidas de atenuación.

2.3 Otra preocupación es la práctica normal de designar o adscribir personal para que lleve a cabo funciones de vigilancia en nombre de la Administración de aviación civil (CAA). La OACI se ocupa de la práctica del párrafo 5.3 sobre dotación de personal del *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335). Los inspectores de vuelo, los representantes técnicos designados y los médicos examinadores son ejemplos típicos. Estas prácticas son esenciales para llevar a cabo una vigilancia de la seguridad operacional eficaz, en especial en los Estados que cuentan con grandes sectores de la aviación, ya que pocas CAA pueden emplear suficiente personal para realizar todas las actividades de vigilancia necesarias exclusivamente con empleados de la CAA. Sin embargo, el personal designado debe contratarse de forma que se garantice la objetividad y, al desempeñar sus funciones, ese mismo personal debe realizar eficazmente la vigilancia. En la orientación de la OACI ya se reconoce este problema y, en cuanto a las adscripciones, en su párrafo 5.3.3 expresa que debería establecerse y documentarse una estrategia para atenuar posibles problemas de conflictos de intereses.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 El Comité Jurídico debería investigar estas cuestiones y formular recomendaciones. Debería determinar qué medidas existen actualmente y evaluar si son adecuadas para el estado actual de la industria. Debería llevar a cabo un estudio para investigar las prácticas de los Estados miembros. Asimismo, debería hacer recomendaciones para que la OACI promulgue normas y métodos recomendados adicionales u otros textos de orientación, según sea pertinente. El Comité debería investigar si sería suficiente enmendar los manuales apropiados sobre la organización de la vigilancia de la seguridad operacional o si sería mejor establecer una declaración nueva y concisa de los principios que los Estados deberían aplicar. Con la orientación de la OACI en este ámbito se promovería la congruencia entre los Estados miembros y podrían sentarse las bases para limitar los conflictos de intereses o atenuarlos cuando sean inevitables.

4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) agregar el tema “Examen de la orientación sobre conflictos de intereses” al programa de trabajo del Comité Jurídico; y
- b) encargar al Comité que:
 - i) analice el tratamiento que se da al tema relativo a los conflictos de intereses (incluidos los intereses financieros de los funcionarios de la aviación, las así llamadas situaciones de puertas giratorias y la delegación de funciones de seguridad operacional a personas ajenas a las CAA) en la orientación existente de la OACI y en la legislación municipal de los Estados miembros; y
 - ii) prepare recomendaciones, de ser necesario y conveniente, para que la Organización adopte la orientación.