



## NOTA DE ESTUDIO

### COMITÉ JURÍDICO — 36º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015)

**Cuestión 2 del  
orden del día:**

**Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico**

#### **EXAMEN DE LAS ORIENTACIONES SOBRE CONFLICTOS DE INTERESES: INFORME DE LA ENCUESTA SOBRE CONFLICTOS DE INTERESES EN LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por la Secretaría)

#### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 El examen de las orientaciones sobre conflictos de intereses se incluyó en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico mediante una propuesta incluida en la nota A37-WP/80 presentada por los Estados Unidos. La incorporación de esta cuestión en el Programa general de trabajo fue respaldada por el Comité Jurídico, el Consejo y el 38º período de sesiones de la Asamblea, que elevó su prioridad, pasándola al segundo lugar en el programa de trabajo.

1.2 La Secretaría de la OACI inició un estudio el 11 de junio de 2014 cuando, mediante la comunicación LE 4/69-14/40, se solicitó a los Estados que completaran antes del 15 de Agosto de 2014 un cuestionario acerca del tratamiento de los conflictos de intereses con respecto a la aviación civil en sus jurisdicciones respectivas. En el **Apéndice A** figura una copia de la encuesta. A petición de varios Estados se concedió tiempo adicional para completar la encuesta, que aún permanece abierta en línea. El 5 de noviembre de 2014, durante la 5ª sesión de su 203º período de sesiones, se informó al Consejo que dependiendo de los resultados de la encuesta (véase la nota C-WP/14194) se considerarían otras medidas que podrían incluir la creación de un equipo especial.

#### **2. ANTECEDENTES**

2.1 En la nota A37-WP/80 se manifestó que era deseable contar con reglas razonablemente congruentes en todo el sector para establecer y preservar una clara separación entre las autoridades de aviación civil y las actividades que dichas autoridades supervisan. En dicho contexto, se sugirió considerar las situaciones de conflictos de intereses en tres áreas distintas: 1) intereses económicos en entidades sujetas a reglamentación; 2) el paso de individuos desde puestos de gobierno a la industria y viceversa; y 3) la práctica de destinar personal designado o adscrito para desempeñar funciones de supervisión en nombre de la autoridad de aviación civil. Se estimó que la consideración de estos elementos era apropiada con miras a promover el objetivo, el ejercicio desinteresado de las funciones de reglamentación.

#### **2.2 Definición de conflictos de intereses**

2.2.1 Un conflicto de interés se define normalmente como una situación en la que un funcionario tiene intereses privados que podrían influir inadecuadamente en el cumplimiento de sus deberes y

responsabilidades oficiales o interferir en los mismos, o ser percibidos como que influyen o interfieren en ellos. Dicha influencia o interferencia inadecuada o percibida como tal podría atribuirse a situaciones relacionadas con los intereses financieros, la familia, la vida emocional, la afinidad política o nacional del funcionario. El conflicto de intereses también puede presentarse en una organización. Un conflicto de intereses corporativo surge cuando una organización deja de actuar imparcialmente o se ve impedida de hacerlo debido a actividades o relaciones externas que pueda tener con otras entidades.

2.2.2 En el ámbito de la aviación civil, dichos conflictos de intereses podrían surgir principalmente en dos escenarios diferentes:

- a) En primer lugar, en las interacciones entre un departamento del gobierno o sus entidades encargadas de la reglamentación con entidades explotadoras que están sujetas a la reglamentación (tales como explotadores de servicios aéreos, organizaciones de instrucción en aviación, organismos de mantenimiento reconocidos, organizaciones de diseño, organizaciones de producción, proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos). Entre los ejemplos de situaciones de conflictos de intereses que podrían surgir durante dichas interacciones se incluyen:
  - i) intereses económicos directos o indirectos en entidades sujetas a reglamentación;
  - ii) movimiento de individuos entre puestos de entidades encargadas de la reglamentación y de entidades sujetas a la misma (las así llamadas situaciones de “puertas giratorias”);
  - iii) funciones de reglamentación desempeñadas por personal adscrito o por personal designado por las entidades sujetas a reglamentación;
  - iv) asociaciones o arreglos entre entidades encargadas de la reglamentación y entidades sujetas a la misma para promover los intereses comerciales de las entidades sujetas a reglamentación a costa del interés público (lo que conduce a la llamada “captura del regulador”); y
  - v) cabildeo en entidades encargadas de formular políticas o reglamentación en nombre de entidades sujetas a reglamentación o a favor de las mismas.
- b) En segundo lugar, en las relaciones entre distintos órganos o entidades del Estado que participan en actividades de aviación civil, que podrían incluir:
  - i) superposición de funciones entre los órganos encargados de la reglamentación y el gobierno u otros de sus órganos, como los militares, la policía, las aduanas y los órganos de investigación;
  - ii) propiedad o control, por el Estado, de las entidades encargadas de la reglamentación y las explotadoras; y
  - iii) combinación de funciones de reglamentación y de prestación de servicios en las mismas entidades o en entidades relacionadas entre sí;

2.2.3 Es posible que los conflictos de intereses (reales o percibidos) que surjan de dichas interacciones o relaciones impidan una reglamentación eficaz, independiente e imparcial.

### 3. ORIENTACIÓN ACTUAL

3.1 En general, los Estados han formulado marcos jurídicos e institucionales para manejar conflictos de intereses en respuesta a exigencias de la legislación interna o con referencia a tratados internacionales, como la *Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, de 2003* (CNUCC)<sup>1</sup>, o a directrices y códigos de las mejores prácticas desarrollados por organizaciones internacionales como la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) o por órganos profesionales pertinentes. Las autoridades de aviación civil de un Estado podrían estar sujetas a marcos gubernamentales sobre conflictos de intereses, a marcos que se apliquen específica y exclusivamente a ellas, o a alguna combinación de dichos marcos. Los marcos desarrollados generalmente para el sector público o para determinadas profesiones podrían no abordar plenamente los conflictos de intereses relacionados específicamente con las actividades de aviación civil.

3.2 Hasta la fecha, la OACI ha promulgado ciertas orientaciones sobre conflictos de intereses. A continuación figuran ejemplos de las mismas:

- a) en el párrafo 5.3.3 del Doc 8335 de la OACI, *Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*, se identifica la necesidad de establecer una estrategia para mitigar los posibles problemas por conflictos de intereses con respecto a la adscripción de empleados de un explotador de servicios aéreos que asuman tareas de inspección;
- b) en los párrafos 2.4.9 y 3.4.4 del Doc 9734 de la OACI, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A, Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional* se identifica la necesidad de que exista una separación clara, en términos de autoridad y responsabilidad, entre las autoridades del Estado encargadas de la reglamentación y las entidades explotadoras;
- c) en el párrafo 3.4.2.4 del Doc 9734 de la OACI, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A, Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*, se identifica la necesidad de que exista una administración de aviación civil independiente que ejerza directamente el control técnico y de supervisión de los empleados del explotador que tengan responsabilidades de inspección, a fin de servir mejor los intereses públicos; y
- d) en el párrafo 2.4.2.3 del Doc 9734 de la OACI, *Manual de vigilancia, Parte C, Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación*, se identifica la necesidad de contar con una clara separación de autoridad y responsabilidad entre las autoridades del Estado encargadas de la reglamentación y las entidades explotadoras o los proveedores de servicios administrados por el Estado, a fin de evitar todo posible conflicto de intereses, y se recomienda que todos los procedimientos de aprobación, certificación y vigilancia continua se realicen como si el organismo de explotación fuese una entidad no gubernamental.

3.3 Las constataciones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en este ámbito han indicado que, en una serie de Estados en los que el Estado desempeña las funciones de explotador o de proveedor de servicios aéreos, no existe una separación definida de responsabilidades entre los organismos encargados de la reglamentación y los explotadores de

---

<sup>1</sup> La CNUCC tiene 176 Estados partes. Véase por ejemplo el párrafo 4 del Artículo 7 de la CNUCC, “Cada Estado Parte, de conformidad con los principios fundamentales de su derecho interno, procurará adoptar sistemas destinados a promover la transparencia y a prevenir conflictos de intereses, o a mantener y fortalecer dichos sistemas”.

servicios aéreos, los explotadores de aeródromos, los proveedores de servicios y los centros de instrucción en aviación, y que la mayoría de los Estados que utilizan expertos adscritos, en calidad de investigadores, por la administración de aviación civil del Estado u otras organizaciones del Estado, no han establecido medidas para evitar los posibles conflictos de intereses. En el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), se informa que en el “22% de los Estados no se ha garantizado que las funciones y responsabilidades de las distintas entidades del sistema de seguridad de la aviación civil estén claramente definidas para cerciorarse de que no exista una superposición de responsabilidades”<sup>2</sup>.

#### 4. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL TRABAJO

4.1 El objetivo general del trabajo bajo esta cuestión es considerar la preparación de normas u orientaciones de la OACI para ayudar a los Estados miembros con respecto a las medidas que se empleen para detectar, evitar, mitigar y/o manejar conflictos de intereses y asegurar la transparencia y la rendición de cuentas en sus marcos nacionales.

4.2 La primera tarea fue realizar una encuesta para identificar mecanismos y medidas existentes en los Estados para manejar conflictos de intereses (COI) en lo que respecta a las administraciones de aviación civil y sus empleados que desempeñan funciones de reglamentación en la aviación civil. Se analizaron las respuestas para determinar el nivel de medidas establecidas por los Estados sobre los distintos elementos de conflictos de intereses en la aviación civil así como la idoneidad de dichas medidas para abordarlos. Se considerará más a fondo la cuestión de si sería beneficioso emprender la armonización de medidas y prácticas para detectar, evitar, mitigar y/o manejar los COI y elaborar reglas y orientaciones para los Estados así como la forma de documentarlas.

4.3 Entre los medios de documentar o promulgar mecanismos y medidas sobre conflictos de intereses para su aplicación armonizada o uniforme, podrían incluirse normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944 (Convenio de Chicago) o textos de orientación en la forma de un nuevo documento, manual o circular de la OACI, o la enmienda de alguno existente.

4.4 Se reconoce que el trabajo sobre este tema tiene que tener en cuenta la necesidad de equilibrar las circunstancias particulares y los requisitos de los Estados, abordando al mismo tiempo los riesgos en materia de reglamentación para la seguridad operacional y la protección de la aviación que suponen los conflictos de intereses. Por ejemplo, los requisitos estrictos con respecto a desinversiones, o límites con respecto a las situaciones de puertas giratorias podrían llevar irrazonablemente a los Estados a contar con muy pocos o ningún candidato cualificado para puestos de trabajo especializado. Por consiguiente, el examen de los mecanismos o medidas que deben prescribirse o recomendarse debería ocuparse principalmente de la gestión de los riesgos que surjan de actividades, relaciones o interacciones que den lugar a conflictos de intereses (como los enumerados en el párrafo 2.2) y no necesariamente de su interrupción o prohibición automáticas.

#### 5. RESPUESTA DE LOS ESTADOS A LA ENCUESTA

5.1 Al 30 de enero de 2015, habían respondido a la encuesta 43 Estados, o sea solo un 22% de los miembros de la OACI. Dos territorios y una organización internacional también proporcionaron respuestas (véase la lista en el **Apéndice B**). La encuesta continua abierta en línea para otros Estados que deseen responder. Si bien el número de respuestas es relativamente bajo, las respuestas provienen de Estados de todas las regiones de la OACI.

---

<sup>2</sup> Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación — Análisis de los resultados de las auditorías, Período de notificación: noviembre de 2002 a junio de 2013, OACI, quinta edición – 2013, página 52.

## 5.2 **Marco general actual para los conflictos de intereses**

5.2.1 En general, salvo cuatro de los Estados que respondieron a la encuesta, todos confirmaron que tenían un marco jurídico y/o institucional que trataba de forma general los conflictos de intereses. En la mayoría de los casos dicho marco existe en forma de legislación, código de conducta, condiciones de empleo contractuales o una combinación de estos. En general, los marcos abarcan los 15 aspectos enumerados en la P3 del cuestionario de encuesta que figura en el Apéndice A. Quienes respondieron no identificaron nuevos casos, lo que podría significar que la lista de formas de conflictos posibles que debe abarcar el marco sobre COI, indicadas en la P3, es bastante completa.

5.2.2 En la mayoría de los casos (86%) el seguimiento del cumplimiento de las normas sobre COI se lleva a cabo por medio de un órgano independiente, tal como un ombudsman del gobierno, o por medio de mecanismos internos establecidos por el organismo o la administración de aviación civil. La mayoría de los Estados (63%) consideraban que el nivel de las medidas para hacer cumplir las normas sobre COI es suficiente, mientras que algunos consideraban que era insuficiente (21%).

## 5.3 **Fuentes de COI en el sector público**

5.3.1 Los intereses financieros de las entidades sujetas a reglamentación así como los intereses sociales de los individuos (que en algunos casos conduce a prácticas corruptas, nepotismo y favoritismo), el movimiento de individuos entre puestos en las entidades de reglamentación y las sujetas a reglamentación, la participación del Estado en las actividades o entidades sujetas a reglamentación y el cabildeo en favor de las entidades sujetas a reglamentación se identificaron como aquellas que se encontraban entre las fuentes más prevaleciente de COI. Otras situaciones, tales como el ejercicio de presión política sobre los encargados de la reglamentación a favor de las entidades sujetas a reglamentación se mencionaron como una fuente adicional de COI.

5.3.2 Una mayoría de Estados no identificó ninguna forma nueva o emergente de COI que pudiera considerarse que necesita la elaboración de orientación, en cuyo caso podría suponerse que la lista de fuentes de COI identificada en el párrafo 2.2 del Adjunto A de la comunicación a los Estados (véase también el párrafo 2.2 anterior) es bastante exhaustiva. Un ejemplo de fuentes adicionales de COI que identificó una de las personas que respondieron era la “participación de empleados del Estado en una actividad política partidaria”.

## 5.4 **Actividades del Estado como fuente de COI en la aviación civil**

5.4.1 El Estado participa en actividades de aviación civil como explotador o proveedor de servicios en muchos Estados (82%), siendo la provisión de servicios de navegación aérea, la explotación de aeronaves y aeródromos y la gestión de organismos de instrucción en aviación las actividades en que prevalece la participación de los Estados. Además, algunas administraciones de aviación civil dependen de subvenciones o ingresos gubernamentales provenientes de actividades reglamentadas para sostener las actividades de reglamentación. Además, el porcentaje de Estados que tienen aeronaves registradas como civiles y que se usan para operaciones militares o de policía (49%) y los que no lo hacen (51%) es aproximadamente el mismo. Estas relaciones y actividades están sujetas a la supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación por la administración de aviación civil, lo que podría crear la posibilidad de COI inherentes a la organización, por lo que quienes están encargados de reglamentar la aviación civil podrían verse indebidamente influidos o impedidos de actuar con imparcialidad al tratar con las entidades sujetas a reglamentación debido a la propiedad y control común del Estado o debido al hecho de tener intereses comerciales en dichas entidades.

5.4.2 Muchos Estados (67%) han establecido medidas para evitar o manejar la superposición de funciones entre diferentes organismos que intervienen en la reglamentación de la seguridad y

protección de la aviación. Al respecto, se citaron medidas tales como el establecimiento de comités, programas y orientaciones para la coordinación entre organismos.

5.4.3 El personal de un explotador o proveedor de servicios aéreos se emplea para desempeñar funciones y responsabilidades de otorgamiento de licencias, certificación, aprobación o vigilancia y para realizar investigaciones de accidentes e incidentes de aeronaves en un número considerable de Estados (49% y 40%, respectivamente). Sin embargo, una mayoría de Estados (51%) indicaron que habían establecido mecanismos para la gestión de conflictos de intereses del personal que desempeña estas funciones. Además, en la mayoría de los Estados (79%) la investigación de accidentes la lleva a cabo un organismo o entidad independiente que está separado de la administración de aviación civil.

## 5.5 **¿Crean las situaciones de COI riesgos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil?**

5.5.1 Los Estados que han encontrado situaciones de COI en las actividades de la aviación civil indicaron que se tuvo conocimiento de dichas situaciones principalmente por medio de la propia revelación del funcionario interesado, el informe de auditoría USOAP o USAP, el informe de un órgano de supervisión independiente, el examen interno y los informes de prensa, en ese orden. El conocimiento de situaciones de COI debido a que se produjera un incidente relacionado con la seguridad operacional o la seguridad de la aviación se mencionó en un pequeño número de casos (5,3%). La revelación por denunciantes se mencionó en un caso.

5.5.2 En la mayoría de los casos (79%) no se encontró o consideró que la falta de un marco sea una fuente de preocupación respecto a la seguridad o protección de la aviación, mientras que una mayoría considerable de Estados (84%) afirmó que las situaciones de COI no han estado relacionadas o no se comprobó que fueran un factor que contribuye a que ocurra un incidente grave de seguridad operacional de la aviación o seguridad de la aviación.

5.5.3 El interés directo o indirecto en entidades sujetas a la reglamentación, asociaciones o arreglos entre entidades de reglamentación y sujetas a reglamentación para favorecer los intereses comerciales de las entidades sujetas a reglamentación a expensas del interés público (que conduce a lo que también se conoce como “captura del regulador”) y la combinación de funciones de reglamentación de provisión de servicios en la misma entidad o entidades relacionadas se identificaron, en ese orden, como las tres principales situaciones que los Estados consideraban que pondrían en mayor riesgo a la seguridad operacional y a la protección de la aviación. También se identificaron, pero en menor medida, otras situaciones mencionadas antes en el párrafo 2.2.2, incluido el movimiento de individuos entre puestos en la entidad de reglamentación y la entidad sujeta a reglamentación y el desempeño de funciones de reglamentación por personal adscrito o designado de las entidades sujetas a reglamentación. La presión política sobre la administración de aviación nacional fue otra situación que no está incluida en la lista del párrafo 2.2.2, pero que se identificó como un riesgo para la seguridad operacional y protección de la aviación.

## 5.6 **¿Deberían tener los Estados un marco específico para tratar situaciones de COI en la aviación civil?**

5.6.1 Muchos Estados (33%) han establecido un marco que trata específicamente de la aviación civil en forma adicional o separada del marco general aplicable al sector público en su totalidad. Un gran número de quienes respondieron a la encuesta (68%) estimaban que era necesario o útil para el Estado establecer un marco específico para tratar situaciones de COI en la aviación civil, mencionando como razones para esta postura la necesidad de la gestión de riesgos de COI, que son únicos para la aviación civil, y para lograr la armonización y certidumbre jurídica. Aquellos Estados que percibían esto de un modo diferente consideraban que existía un marco adecuado y que no es necesario establecer un marco

específico para la aviación civil. Algunos Estados no consideraban prudente reglamentar las situaciones de COI por sectores, mientras que un Estado sugirió que podría establecerse un marco a escala regional.

## 5.7 **¿Son adecuadas las orientaciones actuales de la OACI?**

5.7.1 Si bien una mayoría de Estados (77%) opinaban que los textos de orientación de la OACI sobre COI son adecuados o relativamente adecuados, la mayoría (75%) estimaba que los Estados podían beneficiarse de la armonización de las prácticas y medidas sobre COI para tratar estas situaciones en la aviación civil.

5.7.2 La mayoría de los Estados (61% en total) estimaban que las reglas o la orientación sobre COI podría elaborarse en la forma de normas, normas y métodos recomendados o métodos recomendados únicamente, mientras que otros Estados opinaban que la orientación difundida en un manual o circular de la OACI podría ser suficiente (27,91%). Se presentó una sugerencia específica que consistía en elaborar un código modelo sobre cómo hacer frente a situaciones de COI en la aviación civil haciendo al mismo tiempo los ajustes necesarios a otros documentos de la OACI “que tratan de las competencias del personal y los representantes”.

## 5.8 **Labor futura**

5.8.1 Un pequeño número de Estados (menos del 10%) estimaba que sus respectivos marcos sobre COI no habían sido eficaces para abordar las situaciones de COI en la aviación civil, citando la falta de un marco obligatorio y la superposición de relaciones entre las entidades estatales que participan en la aviación civil como los principales obstáculos para el éxito. Los Estados que consideran que su marco de COI es eficaz, consideraban que el éxito se debía a la toma de conciencia por el personal y a la existencia de medidas preventivas y para hacer cumplir las disposiciones pertinentes.

5.8.2 Se propusieron varias medidas para mejorar la eficacia del marco sobre COI, que incluían: i) paridad de remuneración entre el personal de los órganos de reglamentación y de las entidades sujetas a reglamentación; ii) contratación de personal adicional dedicado a asumir tareas y responsabilidades de otorgamiento de licencias, certificación, aprobación o vigilancia; iii) separación entre los órganos de reglamentación y las entidades de provisión de servicios; iv) promoción de una cultura para evitar situaciones de COI; y v) aumento de la reglamentación sobre COI.

5.8.3 Una mayoría considerable de Estados (75%) estaba de acuerdo en que es beneficioso armonizar prácticas y medidas para hacer frente específicamente a conflictos de intereses en la aviación civil y que es necesario que la OACI elabore reglas u orientaciones sobre este asunto para que las usen los Estados (77%) mientras que otros (16%) escogieron u optaron por no adoptar una posición en esta oportunidad. En realidad, solamente un Estado manifestó la opinión de que no se obtendría ningún beneficio de más trabajos de la OACI en esta materia.

## 6. **CONCLUSIONES**

6.1 Es útil que todos los Estados tengan un marco para manejar situaciones de COI en la aviación civil, dada la frecuencia de estas situaciones expresada por los Estados en sus respuestas. Por consiguiente, podría ser útil para la OACI instar a los Estados que no lo hayan hecho a establecer un marco sobre COI que se aplique a las actividades de aviación civil. Esto podría hacerse a través de una resolución de la Asamblea cuyo objetivo sería promover la conciencia respecto a posibles conflictos de intereses en la aviación civil y a la necesidad de adoptar medidas para evitar y mitigar los riesgos de COI para la seguridad y protección de la aviación. La resolución de la Asamblea también respondería a la necesidad expresada respecto a mejorar la eficacia de los marcos sobre COI existentes mediante la promoción de la cultura para evitar situaciones de COI y una mayor reglamentación.

6.2 Considerando que la mayoría de los Estados que respondieron a la encuesta han establecido un marco sobre COI y que la mayoría de los Estados consideran que sus marcos son eficaces y que, además, la mayoría de los Estados estiman que la orientación actual de la OACI sobre COI es adecuada o relativamente adecuada, es necesario determinar qué labor futura, si hubiera alguna, sería necesaria. Además, hay diversas opiniones en cuanto a si los Estados deberían elaborar un marco específico para la aviación civil.

6.3 Por consiguiente, se prevé que la labor adicional de la OACI sobre este tema podría consistir en estudiar más las prácticas y medidas que han introducido los Estados para tratar específicamente los conflictos de intereses en la aviación civil. Las tareas que habrá de realizar la Secretaría en este estudio consistirían en recopilar más datos e información (legislación y códigos de conducta, inclusive) de los Estados que han establecido marcos sobre COI, incluidos los específicos para la aviación civil. Se podría alentar a los Estados que aún no lo hayan hecho a que completen la encuesta en línea durante los próximos meses, unos pocos. Se informará al Comité Jurídico de otras recomendaciones que podrían surgir de este estudio.

## 7. **MEDIDAS RECOMENDADAS AL COMITÉ**

7.1 Se invita al Comité Jurídico a que considere esta nota de estudio y respalde las conclusiones del mismo.

-----

## APÉNDICE A

ESTADO: \_\_\_\_\_

### *Importante*

Las respuestas a esta encuesta se tendrán en cuenta a título indicativo únicamente y se emplearán exclusivamente para fines de estudio. No conllevan un compromiso vinculante del Estado con respecto a su futura postura sobre este tema.

**PARTE A: Marco general para el tratamiento de conflictos de intereses**

1. ¿Ha establecido el Estado un marco jurídico/o institucional para el tratamiento general de conflictos de intereses (COI por su sigla en inglés)? Sí  No
2. Si la respuesta a la pregunta 1 es afirmativa, ¿qué forma se adoptó para el marco sobre COI? Marcar las casillas correspondientes
- (a) Legislación
- (b) Código de prácticas o de conducta
- (c) Condiciones contractuales, es decir, de empleo
- (d) Todas las anteriores
- (e) Otra: \_\_\_\_\_
3. ¿Qué abarca el marco sobre COI? Marcar las casillas correspondientes
- (a) Descripción de las situaciones de COI
- (b) Divulgación general de situaciones de COI
- (c) Intereses económicos
- (d) Restricciones sobre empleo futuro (empleo posterior al servicio público)
- (e) Reglas sobre aceptación de distinciones, favores, regalos o remuneración
- (f) Empleo externo
- (g) Cabildeo
- (h) Relaciones, favoritismo y tratamiento preferencial
- (i) Uso de la información, incluida la protección de la información interna
- (j) Actos sociales oficiales
- (k) Relaciones con otras entidades
- (l) Protección de denunciantes de situaciones de COI
- (m) Sanciones por incumplimiento de las reglas sobre COI
- (n) Imposición del cumplimiento de las reglas sobre COI
- (o) Examen y revisión del marco sobre COI
- (p) Otros: \_\_\_\_\_

4. Si la respuesta a la pregunta 1 es afirmativa, ¿se aplica específicamente el marco a la aviación civil o es un marco general aplicable al sector público en general? Marcar la casilla correspondiente.
- (a) Marco general para el sector público
- (b) Marco específico para la aviación civil
- (c) Aplicable a ambos
5. En su opinión, ¿cuáles son las tres formas de COI más prevalentes en su Estado?
- a) \_\_\_\_\_
- b) \_\_\_\_\_
- c) \_\_\_\_\_
6. En su Estado, ¿quién se encarga de hacer el seguimiento del cumplimiento de las normas sobre COI? Marcar la casilla correspondiente.
- (a) Mecanismo interno de la entidad gubernamental o de la administración
- (b) Órgano independiente (como el Auditor General, Ombudsman, o entidad anticorrupción)
- (c) Tanto (a) como (b)
- (d) Otro: \_\_\_\_\_
7. ¿Cuál es el nivel de cumplimiento de las reglas sobre COI en su Estado? Marcar la casilla correspondiente.
- Suficiente
- Insuficiente
- No se aplica
8. ¿Recomienda usted que se considere la elaboración de orientaciones con respecto a alguna otra forma de COI existente o emergente? En caso afirmativo, indique cuáles.
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

**PARTE B: Actividades de aviación civil de los Estados**

9. ¿Participa el Estado en actividades de aviación civil de un explotador o proveedor de servicios aéreos? Sí  No

10. Si la respuesta a la pregunta 9 es afirmativa, ¿en qué actividades participa el Estado? Marcar las casillas correspondientes.

(a) Organización de instrucción aeronáutica

(b) Explotador de servicios aéreos

(c) Organismo de mantenimiento reconocido

(d) Organismo de diseño

(e) Organismo de producción

(f) Proveedor de servicios de navegación aérea

(g) Explotador de aeródromos

(h) Otra: \_\_\_\_\_

11. ¿Emplea el Estado personal de un explotador de servicios aéreos o de un proveedor de servicios aéreos reglamentado por el Estado para desempeñar funciones o asumir responsabilidades de otorgamiento de licencias, certificación, aprobación o vigilancia? Sí  No

12. Si la respuesta a la pregunta 11 es afirmativa, ¿con qué frecuencia desempeñan funciones o asumen responsabilidades de otorgamiento de licencias, certificación, aprobación o vigilancia, empleados adscritos o designados por entidades sujetas a reglamentación? Marcar la casilla correspondiente.

Siempre

Frecuentemente

Ocasionalmente

Raras veces

13. ¿Lleva a cabo la investigación de accidentes e incidentes de aviación una organización o entidad independiente separada de la administración de aviación civil? Sí  No

14. Describa brevemente de qué manera se cerciora el Estado de que las investigaciones de accidentes e incidentes se realicen en forma independiente.

---



---



---

15. ¿Se utilizan los empleados de la administración de aviación civil que tienen deberes y responsabilidades de otorgamiento de licencias, certificación, aprobación y vigilancia para desempeñar funciones de investigación de accidentes e incidentes de aviación en el Estado? Sí  No
16. ¿Ha establecido el Estado mecanismos para el manejo de conflictos de intereses del personal que asume deberes y responsabilidades de (a) otorgamiento de licencias, certificación, aprobación o vigilancia y (b) de investigación de accidentes e incidentes de aviación? Marcar la casilla correspondiente.
- Sí
- No
- No se aplica
17. ¿Cómo obtiene la Administración de aviación civil del Estado los fondos de apoyo a sus funciones de reglamentación? Marcar la casilla correspondiente.
- (a) Tarifas y derechos prescritos pagados por la entidad explotadora reglamentada por la misma
- (b) Porcentaje de ingresos percibidos por la entidad explotadora reglamentada por la misma
- (c) Subvención gubernamental
- (d) Ingresos percibidos por los servicios proporcionados y reglamentados por la misma (por ejemplo, operaciones de aeródromos, seguridad aeroportuaria, instrucción en aviación y servicios de navegación aérea)
- (e) Otra fuente: \_\_\_\_\_
18. ¿Tiene el Estado aeronaves en su registro de aeronaves civiles que se usen para operaciones militares, policiales o aduaneras? Sí  No
19. ¿Ha establecido el Estado medidas para evitar o gestionar la superposición entre las distintas entidades que desempeñan funciones de reglamentación de la seguridad operacional y protección de la aviación? Sí  No
- En caso afirmativo, sírvase describir brevemente dichas medidas.

---



---



---



---



---



---



---



---

**PARTE C: COI operacionales en la aviación civil**

20. ¿Cuáles son las maneras más comunes (en los últimos 5 años) mediante las cuales se han expuesto situaciones de COI relacionadas con actividades de aviación civil en su Estado? Marcar las casillas correspondientes.

- (a) Ocurrencia de incidentes de seguridad operacional o de seguridad de la aviación
- (b) Autodivulgación (por un funcionario)
- (c) Informe por un organismo de vigilancia independiente como el Auditor General o el Ombudsman
- (d) Informes de prensa
- (e) Exámenes internos periódicos
- (f) Informes de auditorías USOAP o USAP
- (g) Otras: \_\_\_\_\_
- (h) No se aplica

21. En el pasado, si es el caso ¿ha sido motivo de preocupación en materia de seguridad operacional o de protección de la aviación la falta de un marco sobre COI?

- Sí
- No
- No se aplica

22. En el pasado, ¿ha contribuido o se ha relacionado alguna situación de COI con la ocurrencia de incidentes graves de seguridad operacional o protección de la aviación? Sí  No

23. Sírvase identificar tres situaciones de COI (incluidas las mencionadas en los párrafos 2.2.1 y 2.2.2 del adjunto A a la comunicación LE 4.69-14/40) que, en su opinión, pondrían en mayor riesgo a la seguridad operacional y a la protección de la aviación.

- a) \_\_\_\_\_
- b) \_\_\_\_\_
- c) \_\_\_\_\_

24. ¿Cuán eficaz considera usted que ha sido el marco para abordar los COI en la aviación civil? Marcar la casilla correspondiente.
- Eficaz
- Relativamente eficaz
- No ha sido eficaz
- No se aplica
25. ¿Podría destacar las razones de su respuesta a la pregunta 24? Si se considera eficaz, ¿cuáles han sido las razones del éxito?; si no se considera eficaz, ¿cuáles han sido los principales obstáculos para el éxito?; si se considera relativamente eficaz, ¿qué podría hacerse para mejorar la eficacia?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
26. ¿Cuán adecuadas consideraría usted que serían las orientaciones de la OACI sobre COI en la aviación civil? Marcar la casilla correspondiente.
- (a) Adecuadas
- (b) Relativamente adecuadas
- (c) No adecuadas
27. ¿Está usted de acuerdo con que es necesario o útil para un Estado establecer un marco específico para abordar los COI en la aviación civil? Marcar la casilla correspondiente.
- Sí
- No
- No se indica la postura
- Indique las razones de su respuesta: \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
28. ¿Está usted de acuerdo con que sería útil para los Estados contar con prácticas y medidas armonizadas con respecto al manejo de COI en la aviación civil? Marcar la casilla correspondiente.
- Sí
- No
- No se indica la postura
29. ¿Considera que es necesario que la OACI elabore reglas u orientaciones para uso de los Estados con respecto a la forma de abordar los COI en la aviación civil? Marcar la casilla correspondiente.
- Sí
- No
- No se indica la postura

30. Si se respondió afirmativamente a la pregunta 29, ¿en qué forma piensa que deben elaborarse dichas reglas u orientaciones? Marcar la casilla correspondiente.

- (a) Normas
- (b) Únicamente métodos recomendados
- (c) Tanto normas como métodos recomendados
- (d) Manual o circular de la OACI
- (e) Tanto (c) como (d)
- (f) Otra: \_\_\_\_\_

**Parte D: Otros comentarios**

Sírvase proporcionar otros comentarios que pueda tener con respecto al manejo de los conflictos de intereses en la aviación civil

---

---

---

---

---

---

---

*Persona de contacto:*

Sírvase indicar a continuación la persona de su administración con la que pueda ponerse en contacto la OACI, en caso de que sea necesario obtener más aclaraciones con respecto a las respuestas aquí contenidas.

Nombre (Opcional): \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_ Oficina: \_\_\_\_\_

Fax o correo electrónico: \_\_\_\_\_

**GRACIAS**

-----

## APÉNDICE B

### LISTA DE ESTADOS QUE RESPONDIERON A LA ENCUESTA

Alemania	Francia	Países Bajos
Angola	Grecia	Polonia
Australia	Hungría	Portugal
Austria	Irlanda	República de Moldova
Barbados	Israel	República Unida de Tanzania
Bélgica	Italia	Singapur
Brasil	Jamaica	Sudáfrica
Canadá	Japón	Suecia
Chile	Jordania	Suiza
Chipre	Kenya	Tailandia
Cuba	Lituania	Venezuela
Emiratos Árabes Unidos	Malasia	
España	Namibia	
Estados Unidos	Níger	
Federación de Rusia	Nueva Zelanda	
Filipinas	Pakistán	

### TERRITORIOS

China (SAR de Macao)

China (SAR de Hong Kong)

### ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Agencia Europea de Seguridad Aérea