

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/79-NE/20
27/08/10

LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1° de septiembre de 2010)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Informe del Análisis del Convenio Constitutivo de la Organización
Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional 2010)**

(Nota de estudio presentada por Chile)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta los comentarios del Grupo de expertos Jurídicos de la CLAC, con respecto al Convenio que creó la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional para permitir incorporar al SRVSOP a esta Organización.

Referencias:

1. Memorando de Entendimiento OACI-CLAC para la creación del SRVSOP.
2. Convenio constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.
3. Informe de la 21a. Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Santiago, 22 marzo 2010).
4. Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010)

Antecedentes

1. En cumplimiento a la decisión de la Junta del Sistema de Cooperación de la Vigilancia a la Seguridad Operacional, Chile en su calidad de punto Focal de Seguridad Operacional, en la Décima cuarta reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), presentó una Nota

de Estudio, en la cual informó sobre el proceso seguido para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), solicitando al GEPEJTA que se analice la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura (OMR) “Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional”, teniendo presente que en diciembre de 2009, se concretó la Conferencia Diplomática para aprobar el Convenio Constitutivo de esta Organización.

2. El GEPEJTA, luego de revisar la Nota de estudio, acordó constituir un Grupo *ad hoc* para realizar el trabajo solicitado, conformado por Argentina, Brasil, Costa Rica, Paraguay, Perú, Uruguay y Chile como Ponente.

3. Después de un largo debate el grupo *ad hoc* estimó que para poder cumplir la tarea encomendada, era necesario realizar un análisis integral al Convenio de constitución de la OMR, dado que este contiene un conjunto de artículos que deben ser revisados de manera correlacionada.

Análisis y Comentarios

4. Analizado el articulado del Convenio, se concluye que éste presenta una serie de inconvenientes que no permite incorporar el SRVSOP a la OMR, sin generar que los actuales Estados integrantes del Sistema que no pertenecen a la Región Sudamericana participen con los mismas prerrogativas, derechos y obligaciones.

5. El Grupo opina que incluso algunos artículos del Convenio, independientemente de que el sistema se integre o no a la OMR, podrían presentar impedimentos para su entrada en vigencia. Sin embargo esta opinión escapa de los términos de referencia asignados al grupo, especialmente que no se tenían todos los antecedentes a la vista en lo relativo a los Servicios de Navegación Aérea. Sin embargo, por existir dudas fundadas se estimó conveniente consignarlo en el informe para contribuir a que la OMR, finalmente se pueda efectivamente ratificar.

6. A continuación se señalan los principales comentarios a los artículos del Convenio, relacionados con la integración a la OMR del SRVSOP:

- Respecto al ámbito geográfico cabe señalar que el mismo está circunscrito a “la Región Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).” presentándose de esta forma limitantes para aquellos Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional que no pertenecen a esta Región.
- Esta limitante se repite a lo largo del Convenio; en el Artículo 1 Ámbito de aplicación; Artículo 20 firma y ratificación y artículo 22 sobre adhesiones. Por ello el grupo *ad hoc*, estima que de no ampliarse el ámbito de aplicación a la región LATINOAMERICANA, imposibilita la participación de todos los Estados que hoy están en ambos Sistemas (Navegación Aérea y el SRVSOP).
- Por otra parte, el Convenio considera las materias de seguridad operacional limitadas exclusivamente a su vigilancia, y específicamente con relación a los servicios de tránsito aéreo. Es decir, no considera al resto de los elementos críticos de la seguridad operacional, como por ejemplo la reglamentación, la certificación, la capacitación, estructura organizacional entre otros, los cuales si constituyen tareas prioritarias del SRVSOP.
- Consecuentemente con lo anterior, el grupo de expertos consideró que para que el SRVSOP, pudiese desarrollar todas las funciones sería indispensable modificar

las disposiciones que se refieren a esta materia, generalizando la aplicación al concepto integral de la seguridad operacional.

- Asimismo, el grupo observó todas aquellas disposiciones del Convenio en las cuales se requiere de “la aprobación unánime”, tales es el caso para aprobar una adhesión al Convenio por parte de un Estado (art.22); respecto de permitir a Observadores (art.23) y en cuanto a enmiendas o modificaciones al Convenio (art.24), llegándose incluso a permitir que Estados que no son partes puedan impedir la participación de observadores, solución inexistente en otro instrumento internacional de que los expertos tengan conocimiento y evidentemente contraria a toda norma o principio del Derechos de los Tratados.
- La misma solución de la unanimidad ha sido abandonada por las Organizaciones internacionales hace muchos años, entre otras razones porque confiere a cada una de las Partes un verdadero derecho de veto. Desde un punto de vista práctico la experiencia de la Sociedad de Naciones entre otras, donde rige el principio de la unanimidad, se caracterizó por su inoperancia, circunstancia que los expertos no quisieran que se repitiera respecto de la Organización que se intenta crear. Sin embargo, esta decisión corresponde a la forma que los Estados deseen operar, pero es necesario considerar las ventajas y desventajas que ello podría implicar.
- Otro tema relevante dice relación con los artículos 16, 17 y 18 del Convenio, sobre inmunidades, privilegios y exenciones que debieran ser objeto de un nuevo convenio con el Estado sede y cada Estado Parte.
- Adicionalmente, se consideró que las facultades del Consejo Directivo y del Director Ejecutivo podrían ser insuficientes para desarrollar una gestión integral.
- Además el Grupo opinó que otros artículos del Convenio tienen una redacción poco clara que podrían afectar el sentido jurídico y técnico de las disposiciones.
- Finalmente el Grupo presentó un adjunto que contiene una propuesta preliminar que haría factible la incorporación de SRVSOP a la OMR, que requiere aún de un mayor análisis. Este adjunto pretende hacer un aporte al actual Convenio en lo relativo a los Servicios de Navegación Aérea, elaborado a través del trabajo de GREPECAS. En consecuencia este adjunto tiene sólo valor en el caso que la decisión sea formar una sola OMR que integre tanto las necesidades de los servicios multinacionales de Navegación Aérea y Seguridad Operacional en un sentido amplio.
- También es necesario hacer presente que en el trabajo adjunto realizado por el Grupo de expertos, se consideró la posición de Argentina, en el sentido que no era aceptable la participación en la OMR, de Estados ajenos a la Región Latinoamericana y que además mantienen una disputa de soberanía reconocida por las Naciones Unidas.

Proposición

7. Dentro de las alternativas de solución que permitan que SRVSOP adquiera la Institucionalidad de OMR, se podrían considerar las siguientes:

- Estudiar el adjunto presentado por el Grupo de Expertos Jurídicos que permita perfeccionar los Artículos del Convenio, y de esta forma poder incorporar al

SRVSOP a la OMR, sin embargo esto implica llamar a una nueva Conferencia Diplomática.

- Efectuar los Estudios para crear una nueva OMR, destinada a asumir las funciones y objetivos del SRVSOP. Esta alternativa implicaría tener dos OMR, una para los Servicios de la Navegación Aérea y otra para la Seguridad Operacional. Es necesario hacer presente que esta alternativa probablemente implicará mayores costos y desaprovechar las sinergias que implica contar con una sola OMR y también requerirá llamar a una Conferencia Diplomática para la conformación de la OMR de Seguridad Operacional.
- En el caso de optar por la conformación de dos OMR, y considerando que esta opinión podría escapar a las funciones de la CLAC, es necesario hacer presente a las autoridades las aprensiones del Grupo de Expertos, que podrían afectar la ratificación del Convenio con relación a los Servicios de Navegación, para lo cual se hace necesario conformar un Grupo de Trabajo para aclarar las dudas existentes, dentro del Marco de GREPECAS o donde se estime conveniente.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

8. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información presentada en la presente Nota de Estudio e intercambiar criterios para las acciones que se deberán tomar para definir la Institucionalidad del SRVSOP a futuro.