

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/28-NE/17  
08/03/12

**VIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/28)**

(Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

**Cuestión 1 del**  
**Orden del Día:**                    **Transporte y Política Aérea**

**Cuestión 1.6 del**  
**Orden del Día:**                    **Infracciones Aeronáuticas**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

**Antecedentes**

1. De conformidad a lo consignado en el Informe de la VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24), celebrado en (Lima, Perú abril 27 al 29 de 2010), el entonces ponente Panamá, informó el resultado de la encuesta circulada a los Estados en materia de infracciones aeronáuticas, resaltando que aún no contaba con un número suficiente de respuestas, por lo que solicitó extender el plazo para que aquellos Estados que aún no lo han hecho envíen la información solicitada.
2. En esa oportunidad el GEPEJTA encargó a la Secretaría circular otro recordatorio a los Estados que aún no han respondido la encuesta, resaltando el envío de la parte específica de su legislación que incluye este tema y lo retransmita al Punto Focal en ese entonces (Panamá) para su análisis, tabulación y posterior presentación del informe final en la próxima reunión.
3. Posteriormente mediante comunicación CLAC 3/069 fechada 02 de marzo de 2011, se nos remite el informe de la Macrotarea de “Transporte y Política Aérea” elaborado por la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, Estado responsable en el período anterior. Igualmente se nos solicita tenerlo en cuenta para continuar con el trabajo, en cumplimiento del Plan Estratégico de Actividades de la Comisión.
4. Frente a esta cuestión dicho informe consigna:

### 3. Infracciones Aeronáuticas

- a. Metas de Gestión: Estandarizar los criterios respecto al tratamiento uniforme de las infracciones aeronáuticas.
- b. Desarrollo de la tarea: En la Vigésimo Cuarta reunión del GEPEJTA/24, la nota de estudio presentada por Panamá, se refirió a la encuesta realizada sobre la aplicación de la Recomendación A17-04 que trata sobre la incorporación de la cláusula de infracciones aeronáuticas en los Acuerdos de transporte aéreo entre los Estados.

#### Respuestas de los Estados miembros de CLAC ante la Recomendación A17-04

Respuestas	Total de Estados (12)
a) No han incorporado en sus procedimientos y reglamentaciones la Recomendación A17-04	9
b) Tienen incorporado en sus procedimientos y reglamentaciones la Recomendación A17-04	3
c) Estados que no aplican la recomendación declaran que el texto puede ser evaluado para incluirlo en sus leyes vigentes.	8
d) Estados que tienen normas en sus códigos que permiten atender lo relacionado con las infracciones aeronáuticas	4
e) Estados que estarían de acuerdo en incorporar una cláusula sobre infracciones aeronáuticas en los acuerdos bi o multilaterales	7
f) Estados que no tienen sugerencias u observaciones que impliquen alguna modificación al texto de la Recomendación A17-04	12

En esta tarea, se sugirió a los Estados que estén de acuerdo con el texto de esta Recomendación, lo incluyan en sus Acuerdos bilaterales existentes y futuros.

Considerando los resultados obtenidos y las opiniones presentadas sobre este tema, se entiende que la aplicación de la Recomendación A17-04 en las Normas y Leyes de Aviación Civil de los Estados, implica un extenso proceso que conlleva tiempo ya que estas modificaciones deben ser llevadas a otras instancias administrativas para completar su aprobación o rechazo.

5. Para mayor ilustración se cita el aparte de la recomendación en mención:

*“LA XVII ASAMBLEA DE LA CLAC*

*RECOMIENDA a los Estados miembros a que:*

1. *Incorporen la siguiente norma dentro de sus procedimientos de infracciones aeronáuticas:*

*“Si con motivo de la operación de una aeronave (nombre del Estado que legisla) en jurisdicción de un Estado extranjero, se infringieren los reglamentos aeronáuticos de*

*ese Estado y las autoridades de dicho Estado hubieran adoptado las medidas o sanciones que prevén sus normas internas, requiriendo expresamente su ejecución en jurisdicción (nombre de Estado que legisla), la autoridad aeronáutica podrá acceder a lo pedido siempre que la infracción y la medida atribuida al imputado estén contemplados en la legislación aeronáutica nacional, y se le hubiese asegurado a aquél el ejercicio legítimo del derecho a defensa. Con todo, la medida aplicada por el Estado extranjero no podrá ser superior a la sanción establecida para esa infracción en la legislación nacional.”*

*2. Inicien los procesos necesarios tendientes a incorporar la norma propuesta en los procedimientos nacionales, con el propósito de estandarizar los criterios respectos del tratamiento uniforme de las infracciones aeronáuticas.”*

### **Análisis**

6. De acuerdo a los compromisos asumidos, a la fecha el punto focal no dispone de información adicional enviada por los Estados miembros de la CLAC que contribuya a aportar elementos nuevos al tema.

7. De otra parte, en condiciones normales para que una sanción impuesta por un Estado miembro sea aplicable por otro Estado de la Región CLAC, se requiere más que una incorporación en la normatividad individual de los mismos e implicaría el desarrollo de un Convenio, que cuente con el consenso de los Países y surta la aprobación legislativa correspondientes, pero dado el resultado heterogéneo de las encuestas no se avizora esta posibilidad.

8. Así mismo la aplicabilidad es incierta por cuanto no queda claro el procedimiento, dado que el Estado que ejecuta la sanción, en caso de ser pecuniaria, que pasos debe seguir con el recaudo de estos dineros; podría darse el escenario en muchos casos que los recaudos de un Estado por estos concepto vayan con destino al Tesoro Nacional del mismo, por expresa disposición legal, o debe transferirlos al Estado que impuso la sanción y si es así bajo qué condiciones.

9. Por las consideraciones esgrimidas, el punto focal considera que debe darse por finiquitada esta cuestión, toda vez que el enfoque asignado a la tarea encomendada reportaría un valor agregado incierto y de difícil consecución y aplicación.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

10. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e intercambiar comentarios sobre el particular y aprobar que la citada tarea se de por concluida.