

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/42-NE/06
18/03/19

**CUADRAGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

- **Trabajos Aéreos**

(Nota de estudio presentada por Chile)

Antecedentes

1. La aviación comercial suele estar asociada a su cara más visible, que es el transporte aéreo de pasajeros carga y correo, sector que además moviliza enormes cantidades de recursos a nivel mundial y demanda múltiples esfuerzos de coordinación y regulación por parte de diversos agentes públicos y privados. No obstante, también forma parte de la aviación comercial el mundo de los trabajos aéreos o servicios aéreos especiales, es decir, todas aquellas actividades realizadas con fines de lucro por medio de aeronaves y que no constituyen el traslado de personas o cosas de un lugar a otro. Comprende este rubro a servicios especializados tales como la extinción de incendios; las acciones de apoyo a la agricultura y la construcción; la fotografía y filmación aérea; la aerofogrametría; los vuelos de prospección y patrullaje; la publicidad aérea; el tratamiento de nubes; las evacuaciones aeromédicas o ambulancia aérea, entre otros.

2. El desarrollo de estos trabajos presenta variados rasgos que lo diferencian de los servicios de transporte, como por ejemplo el tipo y tamaño de las aeronaves a utilizar, siendo de común ocurrencia el uso de helicópteros y más recientemente el de RPA o drones; la alta especialización y, por lo mismo, escasez, del personal habilitado para realizarlos; su dependencia de circunstancias eventuales o imprevistas, lo que hace extraordinaria la regularidad de su ejecución e impone una mayor rapidez a las actuaciones administrativas necesarias; su cercana conexión con la asistencia en casos de emergencia, catástrofes o necesidades sociales, etc.

3. Si bien se trata de un mercado bastante más pequeño que el del transporte aéreo, no debe despreciarse las posibilidades de su desarrollo y la importancia que puede llegar a representar en la economía de los Estados de la Región y, más aun, en su capacidad de prevención y reacción frente a situaciones desastrosas provenientes de fenómenos naturales o de la acción deliberada del ser humano. Muchos de nuestros países enfrentan cada año las consecuencias nefastas de los incendios forestales, inundaciones, desplazamientos de tierra, etc., como asimismo presentan necesidades importantes para el

crecimiento de su agricultura, minería, construcción o pesca. En todos estos ámbitos resulta fundamental el apoyo de los trabajos aéreos.

4. Por otra parte, constituye también otra condicionante de su desarrollo el que los servicios de esta índole suelen estar confinados a operaciones domésticas, dadas las dimensiones y autonomía de las aeronaves que los proveen y su adscripción a eventos acotados al ámbito local. No obstante, a la luz de lo expuesto en los párrafos anteriores es posible concebir su desarrollo transfronterizo en beneficio de los habitantes de países limítrofes o cercanos, para lo cual se requiere allanar las barreras que en la actualidad puedan impedirlo.

SITUACIÓN ACTUAL

5. Los requisitos mínimos para la prestación de servicios aéreos comerciales dicen relación, en general, con las condiciones técnicas de la aeronave, la capacidad de sus tripulantes y la concesión de los permisos comerciales y operacionales que correspondan, todo ello sujeto a la reglamentación nacional de cada Estado y conforme a los trámites que cada autoridad tenga previstos. Sin embargo, cuando se trate de la ejecución de tales servicios en territorio distinto al de la matrícula de la aeronave, al del otorgamiento de los respectivos permisos o al de establecimiento de la empresa proveedora, surgirán exigencias adicionales e incluso prohibiciones o restricciones.

6. Tratándose de los servicios de transporte aéreo existe cierta uniformidad en los mecanismos aplicables para acreditar los requisitos necesarios y llevar a la práctica la actividad pretendida en un país extranjero. En cambio, si se trata de trabajos aéreos no se dispone de la misma estandarización en el tipo de acuerdos a celebrar y su contenido, como tampoco existe una adecuada coordinación para facilitar y liberalizar su desarrollo en otros Estados.

7. Así, en un análisis efectuado por la Asociación Chilena de Helicópteros, entidad afiliada a *Helicopter Association International*, se pudieron detectar obstáculos como los siguientes:

- a) falta de interlocutores claros, ya que no siempre resulta fácil determinar cuál es la organización, departamento o persona a la que se debe contactar para realizar una operación de trabajos aéreos en países limítrofes, habitualmente por temas de competencias o jurisdicción entre autoridades locales, provinciales y nacionales;
- b) trato preferente para aeronaves de matrícula local; en efecto, para realizar una operación de trabajos aéreos al otro lado de las fronteras mediante la postulación, en el contexto de una licitación pública o privada, es habitual que se exija que no existan operadores nacionales capacitados o disponibles, generándose una desigualdad de trato hacia los extranjeros;
- c) control del uso de combustible en razón de prevenir el narcotráfico u otros fines, lo cual lleva a las autoridades a exigir documentos de identidad o certificados de operador obtenidos en el país donde se pretende operar, a fin de facilitar su rol fiscalizador;
- d) alcances de la convalidación de licencias, limitando la posibilidad de realizar actividades remuneradas y obligando a obtener o “revalidar” una nueva licencia, lo cual puede entenderse alejado de los estándares de la OACI;
- e) tiempo de duración de los trámites a realizar en el país limítrofe, ya que en muchos casos la burocracia va en directo perjuicio de la inmediatez y urgencia habitualmente asociada a los trabajos aéreos, lo que hace deseable concebir procedimientos expeditos y simples para estos casos.

LÍNEA DE ACCIÓN

8. En Chile existen cerca de 120 operadores de trabajos aéreos en sus distintas variedades, todos ellos certificados conforme a los más altos estándares de seguridad operacional y dotados de

modernas flotas de aviones y helicópteros, realidad que probablemente comparten muchos otros Estados de la Región. Por otra parte, los fenómenos naturales y las actividades económicas frente a las cuales el apoyo de estas empresas y aeronaves puede resultar provechoso son incontables. Atendida esta situación se estima que el seno de la CLAC es el escenario adecuado para iniciar los estudios tendientes a evaluar el estado actual de los trabajos aéreos en Latinoamérica, diagnosticar los obstáculos y barreras que limitan su desarrollo y, en definitiva, avanzar hacia la facilitación de su ejercicio en servicios transfronterizos, a fin de generar un mercado regional más competitivo y con un mayor número de oferentes, todo ello en directo beneficio de las comunidades locales.

Medidas propuestas a la Reunión

9. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, intercambiar opiniones y adoptar las medidas que estime convenientes.