

**INFORME ACERCA de la XXV REUNIÓN DEL GEPEJTA
(Grupo de expertos en asuntos políticos,
Económicos y jurídicos del transporte aéreo)**

3 al 6 de agosto de 2010

El Instituto de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, organismo Consultivo de Naciones Unidas, ha participado como "Observador" de la XXV Reunión del Grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo de la CLAC (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – ONU), realizado en la ciudad de Buenos Aires entre el 3 y el 6 de agosto de 2010.

En esta ocasión el Instituto estuvo representado en la persona de su Vicepresidente, el Dr. Eduardo T. Cosentino, y de la Vocal del Consejo Directivo, Dra. Griselda D. Capaldo, quienes nos han hecho llegar el siguiente informe.

El orden del día, integrado por 39 sub-temas, estaba dividido en seis áreas: transporte y política aérea, gestión aeroportuaria y medio ambiente, capacitación, navegación aérea, seguridad operacional y misceláneas.

Por la vastedad de los sub-temas abordados, sólo nos detendremos en los más relevantes.

1.- Acuerdo multilateral de cielos abiertos

Chile refirió que el grupo de trabajo *ad hoc* que preside, ha diseñado un acuerdo marco adaptado a las necesidades de la región, con plenos derechos de tráfico hasta la 6ta libertad, pero en el que también se atiende el problema del cabotaje y de la 7ma libertad del aire, así como la libertad tarifaria y la múltiple designación de empresas, a las que no se les exigiría cumplir con el requisito de la propiedad sustancial sino que bastaría que demuestren su capacidad para satisfacer las necesidades del mercado. Con el objeto de no mellar los límites de legalidad de algunos países miembro, se decidió permitir que los estados formulen reservas a determinados artículos, especialmente los relativos al cabotaje y la 7ma libertad.

La Argentina formuló una declaración de inviabilidad de este acuerdo marco para nuestro país, basada en los argumentos de la doctrina Ferreira.

El Instituto Iberoamericano, en la voz de su representante Dr. Eduardo Cosentino, preguntó a la delegación chilena si la UE tiene negociaciones con la región para implementar una política mutua de cielos abiertos, a lo que Chile respondió que aún no, sino que quien los tiene es Chile pero a través de acuerdos bilaterales con varios estados de la UE, tales como Inglaterra, Noruega, Islandia y Suecia.

2.- Sistema estadístico integrado

Se hizo hincapié en la necesidad de contar con una base de datos para que la OACI haga sus proyecciones y ecuaciones estadísticas. Se aludió, asimismo, a la necesidad de estandarizar conceptos, mantener el nivel actual de confidencialidad, e identificar los grupos de variables más sensibles desde el punto de vista estadístico, así como las fuentes de información prioritarias y los links de Internet para que cada estado pueda acceder a las estadísticas de los demás.

3.- Cargos adicionales en boletos

Sobre la base de un modelo comparativo, Brasil demostró con que el cobro de "tasas privadas" (v.gr. adicional por combustible y adicional por emisión) se distorsiona la información que recibe el pasajero, hasta tal punto que es inducido a escoger la opción tarifaria menos conveniente desde el punto de vista de su economía individual.

Para evitar esta manipulación de la información, que puede conducir a prácticas comerciales desleales, Brasil propuso que todos los rubros estén incluidos en la tarifa aunque discriminados.

Citó un informe de IATA en el que detalla hasta 1.800 cargos diferentes aplicados por las aerolíneas del mundo.

ALTA sostuvo que, habiendo suficiente legislación doméstica sobre defensa de los derechos del consumidor, la propuesta brasileña sería sobreabundante.

La Secretaría de la CLAC objetó la sugerencia de ALTA.

Concluida la discusión, se dio por aprobada la moción de Brasil

4.- Protección del pasajero de la quiebra de aerolíneas

IATA, en su informe, propuso la continuidad del transporte aéreo como servicio público y, por ende, la protección de los derechos de los usuarios.

Sostuvo que también se los protege mediante la Resolución 850F, pues los sistemas de compensación de IATA son el principal canal de distribución mundial.

Panamá sugirió la constitución obligatoria de una póliza de seguros, en beneficio de la autoridad aeronáutica de cada estado, para costear los gastos de repatriación de los pasajeros abandonados en caso de quiebra de la aerolínea con la que contrataron el transporte aéreo.

Su planteo mereció la objeción de Colombia.

Ante la complejidad del tema, Brasil propuso la creación de un grupo *ad-hoc* que quedó constituido por Brasil, Colombia, Panamá, Argentina, Guatemala, Uruguay, Ecuador, ACI-LAC, IATA, ALADA y ALTA.

5.- Transporte de carga: optimización de procedimientos y documentación

IATA se refirió someramente al proyecto e-freight por medio del cual se eliminarían 17 documentos asociados al transporte de carga.

6.- *Acuerdos interlineales y códigos compartidos*

La propuesta panameña de crear una base de datos que compile todos los acuerdos interlineales y de códigos compartidos motivó la queja de Chile y Brasil, que entendieron que ello podría conllevar una intromisión en los negocios privados de las aerolíneas, aunque admitieron que podía ser útil para conocer si alguna compañía, mediante estos acuerdos, por ejemplo de code-sharing, explota derechos de tráfico que no posee.

Como primer paso, se acordó hacer una lista más simple que catalogue los tipos de acuerdos interlineales que existen.

7.- *Capacitación*

En relación a este tema, las macro tareas a cargo de la Argentina eran: diagnóstico regional sobre centros de instrucción, armonización de programas, divulgación de cursos, centros de formación de pilotos y optimización de recursos humanos.

El país informó que comenzó a diseñar una base de datos para conocer la diversidad de cursos que se dictan en la región y cómo llevan adelante la instrucción. Esta tarea apunta al logro de dos objetivos: (a) determinar cuáles debieran ser los requisitos mínimos que deben reunir los cursos de instrucción, y (b) cómo sacar provecho de los especialistas de la región para mejorar la capacitación de recursos humanos creando un "banco de especialistas".

IATA pidió sumarse al grupo *ad hoc*, liderado por la Argentina, para ofrecer los programas IPDI bajo la modalidad "in company", es decir, trasladando los expertos IATA hasta el lugar donde los requieran.

8.- *Navegación aérea*

La Secretaría de la CLAC informó sobre el acuerdo de cooperación entre la CLAC y la UE, cuya demora atribuye a la burocracia de la Comisión Europea.

9.- *Seguridad operacional*

Chile informó largamente sobre el Acuerdo firmado en diciembre último en Brasilia para la creación de la Organización Multinacional Regional (OMR). En el análisis del grupo *ad hoc* que lidera, se formularon varias observaciones a los considerandos y normas del mencionado Acuerdo.

Brasil puso en duda que el grupo *ad hoc* tuviese facultades para enmendar el texto que se adoptó en la Conferencia Diplomática de Brasilia, a lo que Colombia respondió que no hay un *animus modificandi* sino que solo se intentó formular algunas recomendaciones.

Al pedir la palabra, la Argentina condujo la discusión hacia sus derechos soberanos sobre las islas Malvinas y de cómo ciertas cláusulas del convenio permitirían que Inglaterra fuera miembro de la OMR, dependiente de la CLAC, sin ser un país latinoamericano. Con

fundamento en ello, propuso que en el convenio se sustituya la frase "Región sudamericana" por "Región latinoamericana".

El representante de Uruguay criticó ácidamente al convenio por no ser respetuoso de varios principios del derecho internacional público, como por ejemplo el art. 23, que permite que ante la OMR tengan voto estados que no sean parte de la organización. Afirmó que se ha contaminado un instrumento, que debió ser jurídico, para convertirlo en un instrumento político y que, por lo tanto, primero se debe analizar profundamente el documento para luego dar un diagnóstico. Sugirió, además, que recomendaría a su país no ratificarlo.

La Argentina reiteró su apoyo al punto de vista brasilero y sostuvo que si el Acuerdo no fuera satisfactorio, debiera modificársele convocando a una nueva conferencia diplomática. Reiteró, también, que no tolerará ni integrará nunca un organismo regional del que participe en la mesa de negociación una potencia europea ajena a la región y usurpadora de una parte del territorio nacional.

El Secretario de la CLAC le recordó que los miembros de los grupos de trabajo *ad hoc* participan de ellos en su calidad de expertos, y que de ningún modo lo hacen en representación de la política exterior del estado respectivo.

Atento a las dificultades jurídicas y técnicas que presenta el Acuerdo para que sea de aplicación efectiva, Chile presentó la moción de que el grupo de expertos recomiende a la Secretaría de la CLAC que se revise el Acuerdo y se formulen las recomendaciones pertinentes. La delegación chilena opinó, a su vez, que los derechos de la Argentina están igualmente protegidos tanto si se dice "Región sudamericana" como "Región latinoamericana". Concluyó que Chile se siente responsable doblemente por ser el relator de esta nota de estudio y por tener que informar a su gobierno de la presente discusión y recomendarle que no ratifique el convenio.

Uruguay discrepó con el punto de vista chileno y, en consonancia con la Argentina, propuso que la frase "Región sudamericana" sea sustituida por "Región latinoamericana".

10.- Conferencia de Beijing relativa al Protocolo de enmienda para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil

En la 78° reunión del Comité Jurídico de la CLAC, con el propósito de definir posiciones y concretar acciones conjuntas respecto a los temas que se van a tratar en la Conferencia Diplomática, se resolvió coordinar –a través de un grupo de trabajo *ad hoc* encabezado por la Argentina- la posición regional de la CLAC ante dicha Conferencia.

Luego del relato de la Argentina, el Instituto Iberoamericano, en la voz de su representante Dra. Griselda Capaldo, solicitó que conste en Actas su preocupación, porque frente a delitos internacionales de tal gravedad se había omitido incluir -como conducta punible- el grado de tentativa.

El representante argentino, abogado Luongo, replicó que la tentativa había sido incluida entre las modalidades del encubrimiento.

El Instituto Iberoamericano insistió en su postura y la refirmó sosteniendo que el encubrimiento y la tentativa tienen una naturaleza penológica totalmente diferente.

En este intercambio de opiniones intervino Uruguay, co-relator del informe, para corroborar la apreciación de la representante del Instituto y expresar que trabajaría en un nuevo texto que lo incluyera.

11.- Misceláneas

La Dra. Capaldo, en representación del Instituto, dio amplia difusión de las XXXVIII Jornadas Iberoamericanas que celebrará este órgano consultivo de Naciones Unidas en la ciudad de Buenos Aires el próximo mes de octubre.