



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)

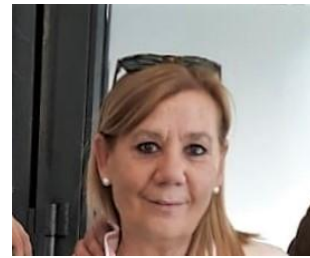


Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



PRESENTACIÓN



Distinguidos miembros y amigos:

En este año tan especial que vivimos debido a la situación sanitaria del Covid y que a todos nos ha afectado, presentamos este número de nuestro Notidæ con las actividades que, a pesar de todos los imprevistos y dificultades ocasionadas, hemos podido llevar a cabo, lo que representa sin duda una satisfacción para todos los que somos parte de este Instituto.

En efecto, las repercusiones han sido muchas y variadas: el transporte aéreo está profundamente afectado, pero hemos comprobado cómo a pesar de ello, empresas aeronáuticas han sabido y podido arbitrar vías para mantenerse a flote.

Con las Jornadas ya a la vista, hacemos en esta ocasión, un resumen de los principales acontecimientos y cómo no, la aportación de nuestra querida miembro del Instituto, la doctora Capaldo.

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Breves líneas introductorias insertamos, deseando ante todo que vuestra salud y la de vuestros familiares sea óptima. Junto a ello, nuestro acompañamiento en el dolor de quienes han sufrido pérdidas y un cariñoso recuerdo de nuestros compañeros José Manuel Gómez Pineda y Ramiro Fernández Martínez, quienes nos han dejado una gran huella.

Son momentos delicados pero la historia ha demostrado que se sale adelante. Y este Instituto, unido, lo hará fortalecido.

Un cordial saludo,

María del Ángel Iglesias, Directora del Centro de Estudios



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



ACTIVIDADES DEL INSTITUTO

CURSO UNIVERSITARIO EXPERTO EN TRANSPORTE AÉREO Y EN DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL

El 4 de febrero de 2019 dimos comienzo a la primera edición del Curso **Experto en Transporte aéreo y en Derecho aeronáutico y espacial**, en colaboración con la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA) vinculada al Centro de Estudios Financieros, una entidad de gran tradición (1977) en las enseñanzas de postgrado y en la formación de opositores.

El éxito de la primera edición del curso, como ha corroborado el resultado de las encuestas recibidas de nuestros ya exalumnos, ha constatado que nuestro programa especializado y de alta calidad, e impartido por un equipo de docentes de reconocido prestigio, responde a la creciente demanda de esta formación de posgrado que cada vez más reclama que sea 100% online. Con este curso nos atrevemos a decir que hay un antes y un después en el ilustre recorrido de nuestra querida institución.

También quiero destacar, además de la calidad de los profesores titulares y conferencistas invitados que se volcaron en el proyecto, la elevada capacidad académica de nuestros estudiantes, muchos de ellos profesionales con experiencia en el sector, que ha quedado de manifiesto en los magníficos trabajos de fin de título brillantemente presentados. Por este motivo, aunque alguno ha sido ya gentilmente publicado por nuestro querido Carlos Vasallo, (el de Jose María Barceló, también miembro del Instituto), se ha decidido destinarles a todos un apartado específico en nuestra web.

Los excelentes resultados de esta experiencia nos han incentivado a realizar una **segunda edición del curso**, que ha dado comienzo el 5 de octubre y se impartirá hasta marzo de 2021, contando con un incremento en el número de alumnos de más del 50% y con mayor diversidad nacional: si en la primera contamos con alumnos de cinco países (Brasil, Chile, España, Panamá y Uruguay) en esta ocasión se alcanzaron siete (Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, España, República Dominicana y Venezuela).

Toda la información relativa a este curso (programa, profesorado, objetivos, etc.) se puede encontrar en nuestra página web: <https://www.derechoaeroespacial.org/curso2020-21> y adicionalmente os invito también a ver el vídeo de presentación que tenemos disponible en nuestro canal de YouTube: <https://youtu.be/c6SnkpZjzus>

NUEVO SITE EN LA WEB: "REFLEXIONES SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO ANTE EL COVID-19"

Desde el momento en que se declaró el estado de alarma en España el Instituto se propuso convertirse en interlocutor en el debate abierto con el sector por esta inesperada pandemia de resultados imprevisibles.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Para ello se destinó un destacado en la home de la página web para que, bajo el epígrafe “FORO DE DEBATE: COVID-19” fuera acogiendo los trabajos y las publicaciones de aquellos que quisieran ofrecer su aportación a este apartado.

Posteriormente esta sección pasó a llamarse REFLEXIONES SOBRE EL TRANSPORTE AÉREO ANTE EL COVID-19 <https://derechoaeroespacial.org/aerocovid19> y a la fecha se recogen las siguientes publicaciones:

- Ripol Carulla, Santiago: “Covid-19 y Transporte aéreo en España” (Mayo 2020)
- Gómez, Hernán Adrián: “Reflexiones iniciales sobre la industria aerocomercial ante la crisis del Covid-19 & los derechos del pasajero” (Mayo 2020)
- Faramiñán Gilbert, Juan Manuel de: “Europa ante el desafío global de la pandemia Covid-19” (Mayo 2020)
- Redondo, Mónica: “Renovarse o morir: ¿Hasta qué punto estamos viendo innovaciones revolucionarias en la aviación?”
- Aguayo Sierra, Cayetano: “Coronavirus, Transporte aéreo y Unión Europea”

Tenemos la satisfacción de comunicaros que a esta lista se va a incorporar un reciente trabajo de Griselda Capaldo, y esperamos seguirla incrementando.

Debido a su temática, también se han incluido en este apartado los dos webinar que ha realizado el Instituto para analizar la situación del Transporte aéreo frente al Covid-19, (asimismo disponibles en nuestro canal de YouTube):

Webinar: “Transporte aéreo y Covid-19. Análisis de la situación actual y desafíos a los que se enfrenta la industria” (02.06.20).

Webinar: “La recuperación del Transporte aéreo” (15.06.20)

WEBINAR: “COVID-19 Y TRANSPORTE AÉREO. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y DESAFÍOS A LOS QUE SE ENFRENTA LA INDUSTRIA”. (02.06.20)

<https://youtu.be/lAb3qCeETyc>

Dentro de la actividad académica y divulgativa del derecho aeronáutico que realiza el Instituto como uno de sus principales fines, se consideró imprescindible organizar un webinar que, bajo el título “Transporte Aéreo y COVID-19. Desafíos a los que se enfrenta la industria”, reuniese a los principales actores de la industria aeronáutica, (autoridades aeronáuticas, compañías aéreas, aeropuertos y organismos internacionales), con el objetivo de analizar el impacto del COVID-19 en la industria de la aviación civil y comercial y debatir los desafíos a los que se enfrenta.

El webinar se emitió el 2 de junio con un elevado número de inscripciones, (más de 500 personas), y al que se conectaron más de 200.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the Peaceful Uses of Outer Space

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil



La convocatoria se comunicó a todos los miembros del Instituto, para que lo difundieran entre todos sus contactos, y se publicó en la **cuenta de LinkedIn del Instituto**, que actualmente tiene más de 1.800 contactos. Así mismo se contrató una campaña de publicidad en redes sociales.

Resultado de ello ha sido la **creación de un canal de YouTube** del Instituto Iberoamericano, que se ha incorporado a nuestra página web con el resto de los vídeos que se han realizado durante el confinamiento:

<https://www.youtube.com/channel/UCL0icXvSI7fNpEnBgeciqUA>

WEBINAR “LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO” (15.06.20)

Tras la experiencia anteriormente mencionada, el Instituto organizó en colaboración con el Grupo de Investigación Sociedad Civil y Derecho Internacional y Europeo de la Universidad Pompeu Fabra y con el despacho Razón Legal, este webinar que, bajo el título “La recuperación del Transporte aéreo” planteaba la valoración y el análisis por reconocidos expertos del sector de las diversas medidas que se han ido adoptando tanto por organizaciones internacionales como la OACI, la Unión Europea, así como por los Estados para reemprender la actividad del Transporte aéreo tras el impacto del Covid-19.

El webinar se emitió el 15 de junio y también se publicó en nuestra cuenta de LinkedIn. Actualmente puede visualizarse en nuestro canal de YouTube:

<https://www.youtube.com/watch?v=ia6NqO-XMCE>

Gracias a la difusión de estos dos encuentros por estos medios, esperamos ampliar de forma importante el radio de acción del Instituto.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

ENTREVISTA EN TVE1 AL INSTITUTO IBEROAMERICANO: LOS NUEVOS RETOS DEL DERECHO ESPACIAL Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Tras el exitoso lanzamiento del Crew Dragon del 31 de mayo, el Instituto recibió la solicitud de los informativos de Televisión Española de analizar los nuevos retos del Derecho espacial. El Secretario General, Pablo Navasqués Dacal actuó como portavoz del Instituto.

Igualmente, el vídeo está subido al canal de YouTube del Instituto:

<https://www.youtube.com/watch?v=X-QF0L9v428>

CURSO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Este año estaba prevista la impartición de la Séptima Edición del Curso INACC-AERO organizado por la ETSIAE (UPM) en la que participa el Instituto Iberoamericano, a través de miembros destacados como profesorado.

La edición de 2020 ha visto modificada sus fechas de impartición habituales (de mayo a julio) a causa de la pandemia del coronavirus y se ha trasladado al mes de septiembre



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



cuando la Universidad Politécnica de Madrid ha recuperado su actividad docente, siguiendo en todo caso todas las medidas y protocolos de prevención del contagio del covid19 establecidas por las autoridades sanitarias.

Se ofertaron un total de 60 plazas, 30 de ellas para la modalidad presencial y las otras 30 para la modalidad semipresencial. La modalidad presencial ha tenido que reducir su capacidad a 20 alumnos por las especiales necesidades de aforo en las aulas, para mantener la distancia y máxima capacidad exigida por las normas, contempla nueve semanas de formación, con clases tres días a la semana en horario de tarde (4 horas) en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio (ETSIAE) que se inician el 21 de septiembre y finalizan el 19 de noviembre. La modalidad semipresencial también de nueve semanas de formación se distribuye en siete primeras semanas on line y dos últimas presenciales, incluyendo clases teóricas, actividades prácticas y la presentación y evaluación del trabajo final.

NUEVAS INCORPORACIONES

La notoriedad conseguida con todas las acciones emprendidas a lo largo de estos difíciles meses ha resultado en la incorporación de nuevos miembros más numerosa de los últimos años (27 inscripciones en total).

Damos nuestra más cálida bienvenida a: Ana Carolina Torres Soares Maia Amorim, (Brasil), Raúl Pino-Ichazo Terrazas (Bolivia), Esther Riobó Rubio (España), Almudena Martínez Infantes (España), Lourdes Plá Prats (España), Mariana García Rodríguez (Uruguay), Almudena Laiz Monsalve (España), Santiago Fernández Lena (España), Bruno Ravelo Coutinho (Brasil), Roberto Cardoso (Argentina), Francisco Alves Días (Brasil), Isidora Casas del Valle (Chile), José Ángel de la Cruz Pinto (Perú), Richard Antonio Rodríguez Cabello (Chile), María Fernanda Pou Fernández (República Dominicana), Tiuna de Benito Fernández (Venezuela), Alejandra Malaver Benítez (Colombia), Isidora Zuloaga León (Chile), Carmen Muñoz Rodríguez (España), Andrea Santos López (España), Isabel Ruiz Zaera (España), Jose Ignacio Ciudad Valverde (España), Cecilia Molinari Díez-Rodríguez (Argentina), Ylliana Mimbela Cuadros (Perú), Steve Mario Ramos Medina (Bolivia), Emmanuel Cabra Martínez (Colombia) y Rafael Teijo Gundín (España).

INFORME A LA ONU: QUADRENNIAL REPORT

Este año en el mes de mayo se presentó ante Naciones Unidas el **Informe cuatrienal** que recoge todas las actividades realizadas en ese marco temporal y que desde 1976 es imprescindible para mantener su status de **Organismo Consultivo del Consejo Económico y Social (ECOSOC) de la Organización de las Naciones Unidas**.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



ACTIVIDADES DEL INSTITUTO QUE SE HAN VISTO AFECTADAS POR EL COVID-19

CONSEJO DIRECTIVO PRESENCIAL (convocado para celebrarse en Madrid el 16 de abril de 2020) La convocatoria se trasladó al 25 de junio de 2020 y se realizó de forma virtual.

PRESENCIA EN ACTOS INTERNACIONALES

Lamentablemente la incertidumbre provocada por la pandemia del Covid-19 ha alterado la agenda de los eventos internacionales a los que el Instituto es invitado a asistir como observador: las reuniones de la CLAC GEPEJTA 44 y 45 tuvieron que posponerse y finalmente celebrarse de forma virtual, así como la de COPUOS: 59º Período de sesiones de **la Comisión sobre la utilización del Espacio Ultraterrestre con fines pacíficos**, (Committee on the Peaceful Uses of Outer Space COPUOS).

ACTIVIDADES DE NUESTROS ASOCIADOS

El 19 de octubre dará comienzo el **Webinar "Slots. The Four Dimensions"** dirigido por nuestro querido amigo y miembro del Instituto Diego González e impartido por Andrew Charlton, eminencia mundial en este campo se impartirá en cuatro sesiones de dos horas y media, durante cuatro lunes (serán 10 horas en total).

A su finalización los participantes recibirán el correspondiente título acreditativo certificado por el Instituto.

Más información e inscripciones en: info@abiavaxair.com

OTRAS NOVEDADES

PÁGINA WEB

A lo largo de la pandemia la página web del Instituto ha sido un instrumento fundamental para llevar a cabo las múltiples actividades que se han desarrollado.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Nuestra página web ha sido el principal soporte para comunicar las dos ediciones del curso online (Experto en Transporte aéreo y en Derecho aeronáutico y espacial) y direccionar las inscripciones a la Secretaría; para difundir y registrar las inscripciones del webinar sobre Transporte aéreo y Covid-19 y posteriormente crear una Base de Datos constituida por especialistas y simpatizantes del sector; para exponer toda nuestra videoteca en nuestro canal de YouTube; para abrir un Foro de debate sobre el Transporte aéreo y el Covid-19; para incorporar el pago online mediante tarjeta de crédito, etc.

Esto ha significado la permanente actualización de la página web al unísono de la adaptación del Instituto a la nueva era digital.

NUEVA MODALIDAD DE PAGO ONLINE CON TARJETA DE CRÉDITO Y COBRO DE LA CUOTA PENDIENTE DEL AÑO 2020

Con fecha 13 de marzo, previamente a la declaración del estado de alarma, se efectuó el cobro de la cuota de este año a todos los miembros del Instituto que tenían el pago domiciliado, (todos españoles). Una vez entrada la pandemia se consideró que la complicada situación personal y económica que estábamos viviendo requería la incorporación de una forma de pago online alternativa a PayPal para evitar sus costes por la transferencia (entre el 4 y el 6% del importe)

Finalmente se ha incorporado en la web del Instituto una nueva forma de pago online mediante tarjeta de crédito Visa, MasterCard y American Express:

<https://www.derechoaeroespacial.org/curso2020-21>

Recomendamos esta forma de pago online a través de la **pasarela de pago Redsys del Banco Santander** porque nos ofrece todas las garantías y no requiere el cargo de gastos bancarios para las transferencias internacionales. En este caso será importante anotar el número de operación que aparecerá en pantalla justo antes de realizar el pago para comunicarlo por email una vez realizada la transacción y que la Secretaría la pueda identificar.

En breve se procederá a notificar el cobro de la cuota de este año a aquellos que la tengan pendiente, y confiamos que esta nueva alternativa nos facilite a todos el trámite.

OTROS EVENTOS

Durante los días 5 y 6 de octubre, y en horario de 19:00 a 21:00 h. (Brasil), ha tenido lugar el **I Seminario de Direito Espacial**, realizado por "Ordem dos Advogados do Brasil" (OAB).



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Encontraréis toda la información en: <http://centraeventos.oab.org.br/event/284/i-seminario-de-direito-espacial-da-ordem-dos-advogados-do-brasil>

El evento fue impartido en portugués, en el Canal de Youtube de la OAB Nacional:
<https://www.youtube.com/user/conselhofederaldaoab>

Para más información podréis dirigiros a: eventosoab@oab.org.br

PRÓXIMAS XLVI JORNADAS

La situación internacional de la pandemia del Covid-19 ha llevado a plantear la celebración virtual de las próximas XLVI Jornadas.

El tema de las Jornadas podría ser la recuperación del Transporte aéreo porque a pesar de que son muchas y muy valiosas las aportaciones que se están ofertando en el sector, quedan todavía cuestiones pendientes de analizar, como la protección de la privacidad y el Transporte aéreo, las cancelaciones de viajes, el reembolso del pasaje, los vouchers, los seguros de los billetes o el Programa Corsia.

Para el diseño e implementación de las próximas Jornadas en este nuevo formato el Consejo Directivo acordó la creación de un Comité de preparación de las Jornadas para analizar todos los detalles y presentar una propuesta.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

GRUPOS DE TRABAJO

A la fecha el Grupo de Trabajo sobre Derecho del espacio ultraterrestre, dirigido por Elvira Prado Alegre está funcionando de forma muy eficiente.

El fallecimiento del Director del Grupo de Trabajo sobre Transporte aéreo, José Manuel Gómez Pineda, ha dejado postergados los trabajos y la coordinación de esta área que posiblemente podrá presentar una propuesta en las próximas Jornadas.

REFORMA DE LOS ESTATUTOS

Tras la aprobación de la reforma de los Estatutos en la Asamblea celebrada en Buenos Aires el 9 de noviembre de 2018 está tramitándose la inscripción del nuevo texto de los Estatutos en el Registro de Asociaciones.

Para correspondencia, favor de dirigirse a: secretaria@instibaerospa.org



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



CORRESPONSALÍAS

La pandemia del Covid-19 no solo está afectando la salud y la economía mundial, sino que se ha ensañado con sectores específicos como el sector del Transporte aéreo.

Por ello desde la dirección de NOTIDAE se ha invitado a los vocales del Consejo y a los Corresponsales a seleccionar los artículos o las normativas en sus respectivos países que puedan considerarse valiosos para abrir el debate o la reflexión y ponerlas al alcance de todos los miembros del Instituto.

PUBLICACIONES

En estos momentos va a incorporarse en la web en formato digital el volumen del segundo y tercer premio Luis Tapia Salinas, primero de la Colección Actualidad del Derecho del Espacio y del Derecho Aeronáutico (ADEDA):

FLORES, María del Luján & SAPRIZA, Carlos: Segundo Premio Luis Tapia Salinas. Reflexiones acerca de la aviación y el medioambiente en el contexto de la evolución jurisprudencial. **RUMBO USTÁRIZ, Julio César:** Tercer Premio Luis Tapia Salinas. Obligaciones y derechos del comandante de aeronaves en el marco del contrato laboral. Derecho comparado colombo-argentino. Madrid 2020. **INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL**

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

ÚLTIMAS NOVEDADES LEGISLATIVAS

Real Decreto 837/2020, de 15 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



REFLEXIONES

La carga aérea y el programa CORSIA ante el COVID-19



Por Griselda Capaldo

Dentro del teatro de la vida, dominado actualmente por el coronavirus, me interesa detenerme en dos escenarios, uno propicio y otro incierto, pero ambos impactados por la pandemia. El escenario propicio es el de la carga aérea. Al que veo con futuro incierto es al programa CORSIA de reducción de la huella de carbono dejada por la aviación civil. Estos tópicos, junto a otros ocho más, son tratados en profundidad en un artículo que pronto saldrá publicado en la Revista *Ius et Veritas*, editada por la Pontificia Universidad Católica del Perú.

La carga aérea y el COVID-19

Sabido es que hay pocos cargueros puros en el mundo y que la carga se transporta, usualmente, en los espacios remanentes de la bodega de aviones afectados al transporte aéreo de pasajeros y de sus equipajes. Según datos aportados por la IATA, por vía aérea se transportan anualmente unos 52 millones de toneladas de carga. Si bien ese guarismo representa apenas el 1% de todo el comercio mundial en términos de volumen, si se lo mide en términos económicos esa carga representa el 35% del valor de todas las mercancías exportadas / importadas mundialmente.

El cierre de fronteras aéreas, ordenado por un abrumador número de países apenas la OMS declaró que el coronavirus podía caracterizarse como una pandemia, motivó el colapso del transporte aéreo de pasajeros y el *grounding* de miles de aeronaves en todo el mundo. Repentinamente había una capacidad ociosa que, si era reorientada a otra actividad, podía convertirse en la solución a la forzada parálisis del sector aerocomercial. El reto pasaba, y pasa, por convertir aeronaves de pasajeros en aviones cargueros. La reconversión no es sencilla, como veremos, pero no por eso es imposible de sortear. Hay, en todo esto, un estímulo extra: desde comienzo de año se ha duplicado el traslado de suministros sanitarios —fundamentalmente equipos y productos farmacéuticos vitales para los centros de salud ubicados en los más diversos y remotos países.

Pasar de una actividad a otra requiere un cambio en la estrategia logística (no es lo mismo atender a pasajeros que a bienes y cosas que deben ir estibadas y trincadas debidamente),



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



genera el desafío de ingresar y descargar los bultos por la estrecha puerta de pasajeros, exige la adaptación de la infraestructura aeroportuaria de aquellos aeropuertos concentrados en la atención de personas, impone redactar un nuevo libro de operaciones, implica la intervención del constructor de la aeronave aprobando su reconfiguración, requiere la posterior certificación de la aeronave reconvertida, demanda una reacción eficiente por parte de la autoridad aeronáutica para acelerar los pasos administrativos relacionados con esa reconversión, exige un proceso previo de evaluación del riesgo y de cálculo del centro de gravedad de la aeronave, y, concomitantemente, supone una mutación del riesgo y el monto asegurables en los contratos de seguros vigentes.

Veamos algunos datos estadísticos revelados por la IATA respecto del mes de mayo. Para entonces, la capacidad de bodega para carga aérea internacional se había contraído un 66,4% en comparación con el mismo mes del año anterior, debido al *grounding* de aeronaves explicado un par de párrafos atrás. Esa contracción fue parcialmente compensada por un aumento del 25,2% en la capacidad de bodega a través de un mayor uso de aviones de carga.

A su vez, la capacidad mundial, medida en toneladas de carga-kilómetro disponibles (ACTK, por su sigla en inglés), se redujo un 32,2% en mayo para operaciones internacionales, en comparación con el año anterior. Sin embargo, la demanda global, medida en toneladas-kilómetro de carga (CTKs, por su acrónimo en inglés), cayó sólo un 21,5% en mayo para operaciones internacionales, en comparación con el año anterior.

Esa diferencia porcentual entre la caída de la capacidad ACTK ofrecida y la de la demanda CTKs, arroja un resultado esperanzador, que se refleja en el aumento de 10,4% del factor de ocupación de carga (CLF, por su sigla en inglés) en mayo. Según interpreta la IATA, la magnitud del aumento sugiere que hay una demanda reprimida de carga aérea, que no se puede satisfacer debido a que la mayor parte de la flota de pasajeros permanece en tierra. En abono de esta interpretación podemos citar las proyecciones del Índice General de Gerentes de Compras (PMI, *Purchasing Managers Index*), que indican que los pedidos de exportación de manufacturas mejoraron en mayo respecto de lo observado en abril.

Se entiende entonces porqué a inicios de mayo, la IATA adoptó una guía para el transporte de carga y piezas postales en aeronaves configuradas para el traslado de pasajeros. Me refiero al *Guidance for the transport of cargo and mail on aircraft configured for the carriage of passengers* (Ed. 04 May 2020).

Veamos ahora cuál ha sido la reacción de los constructores de aeronaves y de las empresas aerocomerciales.

El golpe sufrido por la industria de la construcción de aviones, provocado por la desaceleración de los pedidos nuevos de compra y la anulación de los contratos en vías de ejecución, puede encontrar un paliativo en la reconfiguración de los aviones de pasajeros a carga. Por ejemplo, en abril, Airbus ofreció a sus clientes la opción de reconvertir como carguero, en solo dos horas, cada avión de pasajeros de sus familias A330 y A350 (ya a comienzos de febrero, la constructora había firmado el primer contrato de conversión del



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



A321). La obra consiste en transformar la cabina de pasajeros en una bodega adicional. De esta forma, cada uno de esos modelos podría transportar unas 38 y 53 toneladas, respectivamente. La ventaja adicional estriba en que no es necesario desplazar los aviones a ninguna de las plantas de Airbus, pues la modificación puede hacerse en los hangares que habitualmente ocupan las líneas aéreas. Con la misma agilidad, se los puede volver a su configuración original para el transporte de pasajeros. Con el fin de salvaguardar la seguridad operacional, la empresa gestionó la certificación del proceso ante la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

También en Europa, durante el mes de mayo, Akka (dedicada al mantenimiento de aeronaves e integración de cabina) y Avianor (enfocada en el mantenimiento y revisión de aviones y distintos componentes, como ruedas, frenos y cabina) se aliaron en el desarrollo de ingeniería y kits para remover los asientos de pasajeros y destinar esa cabina al transporte de cajas livianas sujetas con redes de carga. Los kits fueron patentados y ya se comercializan a escala mundial.

En otro punto del planeta, hace menos de un mes, GE *Capital Aviation Services* (GECAS), una subsidiaria de General Electric dedicada a la venta y leasing financiero de aeronaves y equipamiento aéreo, en colaboración con *Israel Aerospace Industries* (IAI), productora de sistemas aeronáuticos para uso civil y comercial, anunciaron que convertirán 15 aviones Boeing 777-300ER de pasajeros en cargueros. Según afirman los líderes de ambas compañías, este proceso será más complejo que el implementado por Airbus, pues buscan minimizar el peso del avión, modificar las puertas, eliminar ventanas, reducir en un 21% el consumo de combustible y maximizar su carga útil. Los pronósticos de Boeing son alentadores, pues espera que el mercado de carga casi se duplique en las próximas dos décadas, pasando de 1.870 unidades a 3.260.

Desde las líneas aéreas el panorama no es diferente al descripto hasta acá. Ya desde mediados de marzo Lufthansa, Iberia, Emirates y British Airways transformaron parte de sus flotas en cargueros, para mitigar el impacto adverso que el COVID-19 dejó en el transporte de pasajeros y así satisfacer la entrega de material sanitario a nivel nacional e internacional.

Durante la tercera semana de mayo, por ejemplo, Icelandair y Finnair iniciaban el proceso de conversión de sus aviones de línea. La primera modificó tres de sus cuatro Boeing B767-300ER, que emplea para vuelos a China, con escala en Múnich. La segunda convirtió dos Airbus A350-900 y otros dos A330-300.

En junio, la compañía aérea rusa Ural Airlines comenzó a transformar parte de su flota en aviones cargueros. Hasta ahora reconvirtieron 12 de sus 48 aeronaves. Con una caída del 95% en el transporte de pasajeros durante el mes de mayo, la opción por la carga era inevitable para apuntalar sus débiles finanzas.

Ese mismo mes, la aerolínea Wamos, de España, modificó un Airbus A330-200 para transportar hasta 48 toneladas de material sanitario y humanitario en los 250 m³ de bodega



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



ganados. Desde entonces ha venido cubriendo las rutas Hong Kong-Barcelona, Shanghai-Madrid o Hong Kong-Guatemala.

A mediados de agosto, Air Canada publicó que sus ingresos por transporte de carga superaban al de pasajeros, con un aumento interanual del 52% respecto del mismo período del año anterior. Entre marzo y agosto había hecho más de 2.000 vuelos de carga con destino a Europa, EE. UU, América del Sur, Asia, Australia y Nueva Zelanda.

En la tercera semana de agosto, American Airlines comunicó que duplicaría los vuelos de carga, pasando a 1.000, con 32 destinos diferentes. La experiencia había comenzado en marzo con 20 vuelos entre dos ciudades, Dallas Fort-Worth y Frankfurt. La aerolínea no prestaba ese servicio desde 1984. Esta nueva actividad ha permitido que los clientes de American moviesen más de 45 millones de libras de bienes críticos durante la pandemia de COVID.

A mediados de septiembre Korean Air reforzó su división de carga con la modificación de dos B777-300ER. La decisión fue motivada al comprobar que sus ingresos en el segmento carguero aumentaron un 95% hasta alcanzar los 1.000 millones de dólares. Asiana Airlines, el segundo operador de Corea del Sur, dio por superados los seis trimestres consecutivos de pérdidas gracias a su incursión en el mercado de la carga aérea, lo que le permitió registrar ganancias de US\$ 96,9 millones de dólares en el segundo trimestre de este año.

El 9 de agosto, LATAM inauguraba el corredor carguero Miami - Florianópolis con una frecuencia semanal. De esta forma, se evitan los tramos terrestres que deben transitarse si la carga llegase a Guarulhos o a Viracopos, como sucedía antes. La ruta será atendida con un B787F con capacidad para transportar 53 toneladas por vuelo. La elección de bella ciudad balnearia brasilera no es casual. La economía del estado de Santa Catarina depende de la importación de productos alimenticios y para la industria automotriz, metalúrgica, farmacéutica y electrónica. Miami pasaría el hub en donde se consolidará carga de EE. UU, Europa y Asia.

Aero Latin News, en sus publicaciones diarias, daba cuenta –el 11 de agosto pasado-- de que Atlas Air Worldwide anunciaba ganancias netas de US\$ 247 millones gracias a la fuerte demanda registrada en el traslado de carga. Para satisfacerla, usó tres aviones B747-400 y un B777 convertidos a cargueros y “expandió su negocio de vuelos chárter para incluir nuevos acuerdos con fabricantes como HP y grandes transportistas como DHL Global Forwarding, APEX Logistics, DB Schenker, Flexport y Geodis”.

Los primeros días de octubre, Aerolíneas Argentinas comunicó que realizará cuatro vuelos semanales a Miami para el traslado de 160 toneladas de arándanos. En comparación con otras empresas, la puesta en marcha por Aerolíneas tiene la singularidad de que dos de esos vuelos (miércoles y sábados) podrán transportar hasta 50 pasajeros y sus equipajes. La carga se trasladará en ocho pallets formados por 40 tarimas de 500 kg de bayas (berries) cada uno. La noticia fue recogida en el Suplemento de Comercio Exterior del diario La Nación. Esa exportación se completará con las 50 toneladas que llegarán a Madrid, de modo que semanalmente se moverán 210 toneladas de arándanos producidos en nuestro país. La



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



descarga en Madrid es como escala de los seis vuelos a China que se llevarán a cabo en busca de material sanitario. Según informa el mismo Suplemento, “quienes contratan el flete aéreo de Aerolíneas Argentinas son distintas empresas de logística, que luego distribuyen el producto en las góndolas de Estados Unidos y Europa. Entre los principales clientes están Panalpina/ dSv, Hellmann, C.H. Robinson, Nuevos Ayres Cargo, Clover Logistics, Jet Cargo y Southcross Logistics.” Estas operaciones, que le habrían dejado al operador nacional unos US\$ 19,4 millones, serían parte de las 14 que transportaron celulares, autopartes, medicamentos y respiradores entre Buenos Aires y Tierra del Fuego (en la Argentina), y otros vuelos a EE. UU y Europa que movieron cerca de 1.500 toneladas en arándanos, carne y pescados.

En suma, el transporte de carga por vía aérea se muestra como un mercado muy atractivo, que permitirá a las aerolíneas recuperarse de la caída de ingresos por el recorte en las ventas de pasajes aéreos. A su vez, ese aumento de la capacidad de bodega disponible, posiblemente estimule una baja en el precio del flete, lo que hará a la carga aérea más competitiva. Si a eso le sumamos que el precio del barril de petróleo viene en baja, y que la carga no conlleva los mismos riesgos de contagio que la movilización masiva de personas, no hay dudas de que la apuesta hecha por las empresas es correcta. Sólo exige una readaptación de los objetivos y mucho de inteligencia fluida.

El programa CORSIA y el COVID-19

La autora de estas líneas viene trabajando el tema aviación y cambio climático desde 1993. No son muchas las novedades realmente relevantes que la legislación internacional sembró a lo largo de estos 27 años respecto de aquel tópico, salvo dos.

La primera estriba en que, como bien saben los ambientalistas, el Protocolo de Kyoto de 1997 excluyó a la aviación civil internacional de su ámbito de aplicación en razón de la materia. Así consta en el artículo 2.2, por el que se ordena a los Estados incluidos en el Anexo I que procuren “limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no incluidas en el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional, trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y de la Organización Marítima Internacional, respectivamente.” En otras palabras, la Conferencia de las Partes en el Protocolo de Kyoto (conocidas como COPs) carecen de competencia para tomar ninguna decisión respecto a la reducción de emisiones de carbono generadas por la aviación civil internacional. Esa competencia, desde entonces, descansa en la OACI. La consecuencia jurídica más relevante derivada de la exclusión de la aviación civil internacional del ámbito de aplicación del Protocolo de Kyoto, se observó en la fecha testigo tomada para el cálculo de la reducción de las emisiones. Pasó de ser el año 1990, al 2005 (fecha de entrada en vigor del Protocolo).



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Por el contrario, las emisiones generadas por los vuelos de cabotaje¹ están incluidas en los inventarios que debe presentar anualmente cada Estado parte en el Convenio de Cambio Climático y en el Protocolo de Kyoto. En este caso, la fecha testigo sigue siendo 1990.

La otra novedad relevante es que, debido a esa nueva competencia adquirida por la OACI, el organismo ha venido desplegando una constante labor desde septiembre de 2007, en el que, por medio de la Resolución A36-22 y su Apéndice L, reconoció que la mayoría de sus Estados miembros aceptan que la aviación internacional proceda a la comercialización de bonos de carbono únicamente sobre la base de acuerdos mutuos suscritos por los Estados. Con el correr de los años esa Resolución fue sustituida por otras que fueron delineando nuevas estrategias y metas a lograr, como la Resolución A37-19, por la cual la Asamblea pide al Consejo que desarrolle un plan-marco sobre los mecanismos basados en el mercado (MBMs) que sea aplicable a la aviación internacional y que, para 2013, desarrolle un estándar global de CO₂ para las aeronaves.

La Resolución A37-19 asegura el liderazgo permanente de la OACI en cuestiones ambientales, incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs - ver numeral 2.a de la citada norma) y resuelve que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora anual del 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2050, y un crecimiento neutro en carbono desde el 2020. El objetivo final es que todos los países implementen un Esquema Internacional de Compensación y Reducción del Carbono (CORSIA).

El promedio de emisiones de CO₂ de la aviación internacional entre 2019-2020 es la línea base de crecimiento neutro escogida por la OACI, con la que se habrán de comparar las emisiones en años futuros. Ergo, desde 2021, las emisiones de CO₂ que superen el promedio de 2019-2020, serán las que deben ser compensadas cada año.

El Programa CORSIA se ejecutará en 3 fases. Una fase piloto (2021-2023), una primera fase (2024-2026) y una segunda fase (2027-2035). De esas tres, las dos primeras son voluntarias.

Las aeronaves registradas en cada uno de los 193 Estados miembro de la OACI, cuyos explotadores realicen vuelos internacionales, asumen la obligación de vigilar, notificar y verificar

(MRV) las emisiones de CO₂ de esos vuelos, todos los años, a partir del 1 de enero de 2019, independientemente de su participación en el CORSIA.

El 13 de marzo de 2020, el Consejo de la OACI estableció un conjunto de unidades de emisión para los seis programas admisibles, que cumplen los requisitos de compensación en la fase piloto:

¹ Incluye a todos los vuelos realizados por las aeronaves de bandera de un Estado dentro de su territorio, sean regulares y no regulares, comerciales, privados, para trabajo aéreo, etc.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



- Registro Estadounidense de Emisiones de Carbono (*American Carbon Registry, ACR*)
- Programa voluntario de reducción de emisiones de GEI de China
- Mecanismo para un Desarrollo Limpio
- *Climate Action Reserve*
- Fundación *Gold Standard*
- Programa Estándar Verificado de Carbono

La Resolución se adopta apenas dos días después de la OMS caracterizarse al COVID-19 como pandemia. Los Estados reaccionan cerrando las fronteras aéreas, en su mayoría, y esa medida repercute gravemente sobre el sector aerocomercial.

Dado que la línea base es el promedio de emisiones generadas en el bienio 2019-2020, y considerando que la fortísima caída de vuelos durante el 2020 ha reducido a cifras mínimas las emisiones de CO2 producidas por la aviación internacional, considero que la OACI debería reemplazar aquella línea base por otra posterior. De lo contrario, esa línea base quedará tan baja que todas las aerolíneas del mundo se verán obligadas a comprar bonos de carbono a partir del 2021. Esta fue mi lectura de los hechos al momento de responder a las preguntas que el presidente de nuestro Instituto me formuló al entrevistarme el 21 de mayo próximo pasado.

Cinco semanas después, el 30 de junio, el Consejo de la OACI revisaba su política sobre el Programa CORSIA y determinaba que, para la implementación de la fase piloto del Programa, sólo se debía tomar en cuenta el valor de las emisiones de 2019. La medida cuenta con el apoyo de la IATA, a nivel internacional, y de la Unión Europea y de la CLAAC, a nivel regional.

Una vez más, no estoy de acuerdo con la decisión. Si casi unánimemente se pronostica que a la aviación le llevará entre 4 y 6 años recuperarse y volver a los niveles de tráfico aéreo del 2019, no parece lógico tomarlo como línea base porque durante los próximos 5 ó 6 años todas las emisiones anuales estarán por debajo de las del año testigo. En otras palabras, tomar el año 2019 como línea base, supone fijar un nivel tan alto de emisiones que el programa CORSIA quedaría suspendido de facto, hasta que el tráfico aerocomercial internacional supere la cota de 2019. En suma, las fases piloto y la primera quedarán fagocitadas por la realidad.

Buenos Aires, 5 de octubre de 2020