



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica

CONTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJOS AÉREOS ANTE SITUACIONES DE CATÁSTROFE O EMERGENCIA – EXPERIENCIA DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CLAC

(Nota presentada por Chile)

RESUMEN

Los trabajos aéreos pueden ser entendidos como todas aquellas actividades aéreas comerciales, diferentes del transporte de personas, carga o correo, realizadas por medio de aeronaves, tales como extinción de incendios; acciones de apoyo a la agricultura y la construcción; fotografía y filmación aérea; vuelos de prospección y vigilancia, tratamiento de nubes; evacuaciones aeromédicas, etc.

Como consecuencia de distintos fenómenos naturales, especialmente los derivados de condiciones meteorológicas extremas y del cambio climático (incendios forestales, inundaciones, desplazamientos de terreno, etc.) muchos Estados han enfrentado emergencias que ponen en peligro la vida, la subsistencia de poblaciones, las comunicaciones, la conectividad, el acceso a servicios básicos y, en general, la alteración de las condiciones de vida para muchas personas.

En estos escenarios, resultan esenciales las actividades de apoyo, rescate y suministro, tareas que en su mayoría pueden ser provistas de manera rápida y eficiente por la acción de aeronaves.

La presente nota destaca la importancia de los trabajos aéreos o servicios aéreos especiales en la respuesta ante situaciones catastróficas y para el desarrollo económico en general, poniendo de manifiesto la necesidad de generar acuerdos entre los Estados para facilitar estas actividades, eliminando barreras de acceso a los respectivos mercados y simplificando los procedimientos administrativos y operacionales, sin descuidar desde luego los aspectos de seguridad aeronáutica. Un destacado ejemplo de colaboración en esta materia es el Memorando de acuerdo (MoU) aprobado en 2023 por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar conocimiento de lo expuesto en la presente Nota y en particular de la experiencia colaborativa de Latinoamérica para facilitar los trabajos aéreos a operadores extranjeros; y
- incorporar esta materia en la agenda de trabajo de la Organización, con miras a impulsar el estudio de orientaciones generales o modelos de acuerdos para los Estados, que faciliten el acceso de operadores extranjeros a los mercados de trabajos aéreos, especialmente en casos de necesidad urgente.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.*

¹ Versión en español proporcionada por Chile.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los efectos directos e indirectos de la industria del transporte aéreo en la economía y desarrollo de las naciones, así como la notable labor llevada a cabo por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la generación de su marco regulatorio –que comprende no sólo los tratados constitutivos del derecho Aeronáutico internacional, sino también la red de acuerdos de servicios aéreos que permite su desenvolvimiento– son ampliamente conocidos y suelen ser difundidos con profusión. Sin embargo, debido a su alcance geográfico más limitado, los trabajos aéreos o servicios aéreos especializados, 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, no cuentan con un marco regulatorio adecuado cuando su alcance es internacional o transfronterizo. El desarrollo de los trabajos aéreos presenta variados rasgos que lo diferencian de los servicios de transporte, como por ejemplo el tipo y tamaño de las aeronaves a utilizar; la utilización frecuente de helicópteros y más recientemente el de RPAS; 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 sanitarias y sociales, etc.

1.2 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 y, más aún, en su capacidad de prevención y reacción frente a situaciones desastrosas provenientes de fenómenos naturales o de la acción del ser humano. Muchos países enfrentan cada año las consecuencias nefastas de los incendios forestales, inundaciones, desplazamientos de tierra, terremotos, 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. Las condiciones geográficas y climáticas pueden aumentar la dificultad para responder a estos eventos, proveyendo conectividad y asistencia cuando las comunicaciones terrestres se ven afectadas. Por otra parte, constituye también otra condicionante de su desarrollo el que los servicios de esta índole suelen estar limitados a operaciones domésticas, dadas las dimensiones y autonomía de las aeronaves que los proveen y su vinculación 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.

1.3 Frente a ello, no todos los Estados cuentan con los recursos económicos y los medios aeronáuticos necesarios, específicamente aeronaves apropiadas y en número suficiente, y tripulaciones habilitadas para las respectivas operaciones. Así lo hemos comprobado en la región latinoamericana, poniendo a prueba la capacidad de los Estados para reaccionar en forma adecuada en el combate de siniestros, en el acceso a zonas aisladas y en la provisión de suministros médicos y de otra índole. En el caso de 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 comparten algunos otros Estados de la Región, pero muchos de ellos distan de tener una realidad similar.

2. ANÁLISIS Y EXPERIENCIA DE LATINOAMÉRICA

2.1 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 o al de establecimiento de la empresa proveedora, surgirán exigencias adicionales e incluso prohibiciones o restricciones. 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.

2.2 Teniendo presente esta realidad, pero también conscientes de que algunos Estados de la Región cuentan con un parque de aeronaves más extenso y moderno, así como un suficiente número de pilotos y operadores técnicamente habilitados, con capacidades que pueden desplegarse en el territorio de otros Estados, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) impulsó en 2023 una iniciativa para facilitar la colaboración en materia de trabajos aéreos, con miras a permitir en el territorio de un Estado miembro la realización de trabajos aéreos por parte de operadores de otro Estado miembro, en casos de emergencia y cada vez que lo estimen necesario para apoyar la acción de los operadores locales o aportar mayores capacidades, buscando propiciar el acceso no discriminatorio al desarrollo de las respectivas actividades. Para estos fines se elaboró un Memorando de acuerdo (MoU) conforme al cual, sin menoscabar la seguridad operacional, las partes se comprometen a simplificar y acelerar los trámites relativos a las condiciones técnicas de aeronaves, a la capacidad de los tripulantes y a la concesión de permisos, cuando se trate de emergencias así declaradas o situaciones similares que cada Estado pondere.

2.3 El MoU, cuyo texto puede consultarse en https://clac-lacac.org/documentos/#MoU-EstMie_esp, apunta a otorgar igualdad de trato a los operadores de trabajos aéreos de los demás Estados que se hagan parte de él. En este sentido, establece compromisos, entre otras materias, sobre: informar con precisión a los interesados la organización, departamento o persona a la que se debe contactar para realizar una operación de trabajos aéreos; simplificar y acelerar los trámites de certificación de los operadores de las otras partes, mediante el reconocimiento y validación de los documentos otorgados en el Estado de origen de la empresa interesada; facilitar la convalidación de las licencias expedidas por las otras Partes a los tripulantes y demás personal técnico; simplificar y acelerar los trámites para el funcionamiento de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico que presten servicios a los operadores extranjeros de trabajos aéreos; crear un repositorio de empresas extranjeras de trabajos aéreos que considere los antecedentes de sus autorizaciones, certificaciones, licencias y capacidades técnicas, con el objeto de facilitar la concesión de permisos en futuros casos; intercambiar información, conocimientos tecnológicos, reglamentos técnicos y manuales de procedimientos sobre las mejores prácticas y regulación de los trabajos aéreos.

2.4 Creemos que este instrumento representa una iniciativa útil, que cuenta a la fecha con once Estados partes, de un total de 22 Estados miembros de la CLAC, y que ya ha sido puesto en práctica exitosamente con ocasión de emergencias climáticas afrontadas por países de la Región, como por ejemplo en los incendios forestales que entre octubre y marzo de 2025 afectaron al territorio de la Patagonia en la frontera sur de Argentina y Chile, posibilitando que aeronaves de ambos Estados combatieran el fuego en todo el territorio afectado, sin distinción de fronteras. Por lo mismo, creemos que puede servir para motivar la elaboración de orientaciones generales para los Estados miembros de la OACI que requieran fomentar desarrollo de trabajos aéreos en sus territorios.

2.5 Si bien en el ámbito de los trabajos aéreos no es aplicable el concepto de derechos de tráfico, sí es posible avanzar en apertura de mercados y eliminación de barreras a la competencia, con miras a ampliar la oferta de servicios para los Estados y para la población en general, especialmente en casos de emergencia y catástrofe que comprometen la vida y la subsistencia de las personas y comunidades, bajo la misma perspectiva de liberalización impulsada por la OACI en el ámbito del transporte aéreo.

— FIN —