

INFORME ACERCA de la LXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

30 de setiembre de 2009

El Instituto de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, organismo Consultivo de Naciones Unidas, ha participado como "Observador" de la LXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO de la CLAC (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – ONU), realizado en la ciudad de Buenos Aires el 30 de setiembre de 2009.

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 estaba integrado por una nutrida agenda de quince puntos, que podría ser dividida en dos grandes campos: las notas presentadas por la Secretaría y las notas presentadas por los Estados miembros.

Dentro del primer grupo se abordaron los siguientes temas:

- *Los procesos de integración del transporte aéreo en la región* (dentro del cual se habló de la expansión de la política de cielos abiertos entre los países de la CLAC);
- *los programas de reuniones, foros y capacitación liderados por este organismo* (dentro de los cuales se informó sobre los seminarios, foros y simposios organizados con el auspicio de la Comisión Latinoamericana, entre los que se destacan el relativo a "Transporte y política aérea", la "Gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar", la "Aviación y los combustibles alternativos", "La próxima generación de profesionales de la aviación", la "Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional" y sobre el "Concepto operacional ATM nacional");
- *informes varios sobre las reuniones del Grupo de Expertos GEPEJTA;*
- *informe sobre la participación de la CLAC en la Conferencia Diplomática* para la adopción de nuevos convenios sobre "Indemnización por daños causados a terceros" celebrada en Montreal – Canadá, desde el 20 de abril al 2 de mayo del corriente año;
- *el apoderamiento ilícito de aeronaves;*
- *la Guía de orientación* para la participación de la CLAC en la reunión de Alto Nivel sobre Aviación Internacional y Cambio Climático (su objeto fue examinar el Programa de Acción recomendado por el GIACC con el fin de que los países latinoamericanos presenten una estrategia y visión común a la

reunión que se celebrará en Montreal entre el 7 y el 9 de noviembre próximos);

En ocasión de la presentación de todos estos temas, algunos representantes solicitaron la palabra y en otras ocasiones fue el propio Secretario de la CLAC, señor Marco Ospina, quien formuló aclaraciones adicionales. Entre estas últimas le solicitó a la IATA que informe a la CLAC sobre los cargos adicionales que se aplican a los boletos de pasaje y sus metodologías de cálculo (como por ejemplo, el cargo por combustible); pidió también que se reactivara el sub-grupo de trabajo sobre medio ambiente de la CLAC a fin de que presente un informe de avance en la próxima reunión del GEPEJTA; sugirió que el sub-grupo que trabaja en el Manual Regulatorio de Aeropuertos se una con el de Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente; pidió además que se tome nota del Programa de Auditorías IOSA (*IATA Operational Safety Audit*) sobre seguridad operacional, del Programa de auditorías ISAGO (*IATA Safety Audit for Ground Operations*) para los servicios de rampa en tierra y de la DIRECTIVA 2008/101/EC de la Unión Europea para incluir a la aviación en el esquema europeo de comercio de emisiones. Finalmente, hizo hincapié en la macro-tarea de capacitación, que en estos momentos está a cargo de la Argentina. Como punto focal, instó a este país a que avance en la ejecución del mandato que se le encomendó y al resto de los países de la región a que le envíen la información de la que disponen.

Entre las delegaciones que pidieron la palabra, son de destacar la de ALADA y la del Instituto Iberoamericano, pues ambas se refirieron a aspectos jurídicos de la aviación mientras que las de otros Estados abordaron preferentemente aspectos técnicos.

El Dr. Mario Folchi, Presidente de ALADA, acotó que –por la variedad de temas abordados por el Comité- el proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano, versión 1988, debería ser utilizado por la CLAC como marco referencial para el tratamiento jurídico de aquéllos.

El Instituto Iberoamericano, en la voz de su representante Dra. Griselda Capaldo, recordó que él también dispone de un Código Aeronáutico Iberoamericano proyectado –junto a un equipo de colaboradores- por uno de sus distinguidos miembros fundadores, el Prof. Dr. Agustín Rodríguez Jurado, quien lo presentó al Instituto Iberoamericano en 1995. Propuso, en consecuencia, que ese proyecto también fuera considerado por la CLAC como documento de trabajo junto al de ALADA.

La representante de nuestro Instituto también pidió la palabra para referirse al tema del apoderamiento ilícito de aeronaves. Subrayó que éste es apenas una sub-unidad de análisis dentro de un campo mucho más amplio relativo a la penología aeronáutica. Señaló que en Latinoamérica hay una ostensible ausencia de tipificación de los

delitos aeronáuticos, por lo que propuso que el sub-grupo de tareas creado recientemente por la CLAC no sólo aborde la problemática del apoderamiento ilícito de aeronaves sino que se aboque al estudio de toda la penología aeronáutica, pues centrar la atención en una sola manifestación delictual sin tener una tipificación completa de los delitos aeronáuticos conduciría al sinsentido de tener una visión sesgada del tema, algo así como abrir un paraguas sin tela.

Su propuesta de tomar al Proyecto de Código Aeronáutico Iberoamericano como documento de trabajo de la CLAC recibió el apoyo del delegado de Brasil, por lo que se hizo constar en Actas y se dio por aprobada la moción.

Respecto de su propuesta penológica, recibió la objeción de la representante de Colombia, quien sobre la base del argumento de la territorialidad penal señaló que es resorte de la soberanía de cada Estado el decidir qué delitos integrarán sus Códigos penales, informando que el de Colombia tipifica al apoderamiento ilícito de aeronaves. Refirió además que ampliar el mandato del sub-grupo de trabajo de la CLAC a todos los delitos aeronáuticos podía ser un interesante ejercicio académico pero no propio de las competencias del organismo.