

TELEFONO: (51 1) 575-3664  
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*  
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743  
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 4127  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/16-NE/05  
02/08/05

**DÉCIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/16)**

(Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005)

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Trabajos aéreos especializados.**  
*Tarea No. 19 del Programa de Trabajo de la CLAC*

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

**Antecedentes**

1. Como se recordará, durante la Octava reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/8) (Buenos Aires, Argentina, 23 al 25 de abril de 2003), un grupo de operadores de aviación general y trabajo aéreo de la República de Argentina presentó información sobre la aviación general y agrícola, destacando que estos temas habían sido relegados entre los asuntos que se discuten regularmente en los organismos regionales. En dicha oportunidad, los Directores de Aviación Civil, reunidos allí, consideraron conveniente que este tema sea tratado en la CLAC.

2. Dicha información fue presentada por la Secretaría durante la LXIV reunión del Comité Ejecutivo (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003), señalando además, la conveniencia de realizar un diagnóstico regional sobre el tratamiento que le viene dando cada Estado los servicios de aviación general; desarrollar un Panel sobre este tema, de tal forma que, expertos en este tipo de servicios den a conocer los problemas, necesidades y aspiraciones de quienes intervienen en esta actividad; todo esto con la finalidad de elaborar lineamientos de una política regional en esta materia.

3. En ese sentido, el Comité Ejecutivo tomó nota de la información presentada y encargó a la Secretaría que, a través de una encuesta, identifique los puntos principales de este tema, los beneficios de tener una política regional sobre estos aspectos y que, luego del análisis pertinente, se vería la conveniencia de desarrollar un panel sobre esta materia.

4. Durante el GEPEJTA/12, la Secretaría sometió a consideración del Grupo de Expertos los antecedentes del estudio sobre aviación general específica (trabajos aéreos especializados) y los resultados de la encuesta elaborada para consolidar información sobre este tema. De igual manera, los Expertos de Venezuela y Colombia presentaron notas de estudio sobre la evolución de esta actividad dentro de sus respectivos países, señalando, entre otros, la necesidad de regulación y los problemas que enfrentan en torno a la seguridad operacional.

5. Durante el debate, se pudo observar que este tema era importante para la mayoría de Estados, por lo que se consideró conveniente constituir un Grupo *ad hoc* a fin de apoyar la labor del GEPEJTA, aceptando el ofrecimiento de Colombia (Ponente), Argentina, Costa Rica, Ecuador y la OIP para estudiar el asunto y con miras a la formulación de un proyecto de Decisión en esta materia.

6. El Comité Ejecutivo durante su LXV reunión (Buenos Aires, Argentina, 5 y 6 de noviembre de 2003) revisó el análisis de la encuesta presentado por el GEPEJTA/12 y las conclusiones a que se había llegado. De igual manera, aprobó la realización de un panel sobre trabajos aéreos especializados, con especial énfasis en aviación agrícola y extinción de incendios, para que expertos en este tipo de servicios den a conocer los problemas y necesidades existentes en la región y, luego de realizado el panel, el Comité Ejecutivo determinara el nivel de análisis de otros trabajos aéreos especializados.

7. Durante la LXVI reunión del Comité Ejecutivo (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004), se resaltó la importancia de la labor del grupo *ad hoc* constituido para darle seguimiento a esta actividad, y a las presentaciones efectuadas por los Expertos de Brasil, Colombia y Venezuela durante el GEPEJTA/13.

8. De igual manera, se reiteró la aclaración de los diferentes conceptos y se puntualizó la necesidad de definir el servicio aéreo regular y no regular, y la diferencia entre los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo. Se destacó además el pedido planteado por el GEPEJTA de preparar una Guía de Orientación sobre esta materia, lo que constituiría una gran ayuda para el desarrollo de esa actividad; así como ampliar el campo de análisis a todos los trabajos aéreos especializados.

### **Acuerdo de la Asamblea**

9. El Comité Ejecutivo tomó nota de la sugerencia del GEPEJTA y encargó al Grupo *ad hoc* constituido por Colombia (Ponente), Argentina, Costa Rica, Ecuador y la OIP que, con el apoyo de la Secretaría, continúe recopilando y analizando la información y prosiga el trabajo considerando la estandarización de conceptos y elabore un Proyecto de Decisión con una Guía de Orientación, el mismo que fue aprobado como Recomendación por la XVI Asamblea (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) (**Adjunto**).

10. De igual manera, la Asamblea consideró que este Proyecto constituía el primer paso que se daba en esta materia. En este sentido, resolvió que este tema, especialmente lo concerniente a la definición de “trabajos aéreos especializados” y la “posibilidad de propiciar acuerdos de cooperación y transferencia tecnológica entre los Estados miembros” debería continuar analizándose en el seno del GEPEJTA. Por tal motivo, este tema fue incluido dentro del Programa de Trabajo de la CLAC para este bienio. Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador y Venezuela se ofrecieron a trabajar como Puntos Focales.

11. En ese orden de ideas, sería conveniente buscar puntos de concordancia y desarrollar un acuerdo de cooperación mutua entre los Estados y ampliar de esta manera, los términos de la Recomendación, tal como lo acordó la Asamblea. Para tal efecto se podría formar un nuevo Grupo *ad hoc* o encargar esta tarea al anterior Grupo, conformado por Argentina, Colombia (Ponente), Costa Rica, Ecuador y OIP.

#### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

12. Se invita al Grupo de Expertos a que, a la luz de la información presentada y su **adjunto**, intercambien criterios y se proceda a la actualización de la Recomendación A16-14, conforme lo aprobado por la Asamblea.

## RECOMEDACIÓN A16-14

### TEXTO DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMÉRICA

CONSIDERANDO que el concepto de “*aviación específica*” no es lo suficientemente claro y envolvente para abarcar las modalidades de aviación;

CONSIDERANDO la permanente necesidad de nuestros países de operar aeronaves en actividades aéreas con propósitos espaciales dirigidos a apoyar una actividad agropecuaria, industrial o científica principal;

CONSIDERANDO que, no obstante la ejecución de tales trabajos de apoyo o trabajos aéreos especiales, normalmente se requiere el uso de aeronaves especialmente fabricadas o adaptadas a su finalidad, debiendo ser operadas generalmente por empresas y pilotos igualmente especializados y habilitados; resultando extremadamente costosa su adquisición y operación;

CONSIDERANDO que tales equipos generalmente han sido producidos en países industrializados que los ofrecen a un alto costo, sin que durante muchos años haya sido posible su reposición, afectándose severamente el desarrollo de los principales renglones de nuestras economías, dado el deficiente apoyo aéreo que pueden recibir;

CONSIDERANDO que a lo anterior, se suma el hecho que durante los últimos años, los principales fabricantes de estas aeronaves no han desplegado en ellas nuevas tecnologías que aumenten su eficiencia y disminuyan sus costos de operación; en contraste con los grandes avances tecnológicos disponibles en las aeronaves dedicadas al transporte aéreo comercial;

CONSIDERANDO que en la mayoría de los países de la región, existen en ejecución proyectos de investigación y desarrollo tecnológico, dirigidos a lograr mayor eficiencia a más bajo costo de adquisición y de operación en las aeronaves de trabajos aéreos especiales;

CONSIDERANDO que, por todo lo anterior, se hace necesaria la adopción de algunas pautas básicas que permitan a los Estados latinoamericanos suplir las deficiencias de esta modalidad de aviación, en aquellos aspectos que resulten de interés común, respetando los estándares de seguridad tanto de la aeronave como la protección y aislamiento del puesto de pilotaje.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

#### RECOMIENDA

Exhortar a los Estados miembros a adoptar los siguientes lineamientos que constituyen pautas básicas para el desarrollo de proyectos de trabajos aéreos especiales en Latinoamérica.

## TEXTO DE ORIENTACIÓN PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES EN LATINOAMERICA

### Definición

1. Los trabajos aéreos especiales son actividades aéreas, diferentes a las de transporte público, consistentes en quehaceres cuya naturaleza implica que se efectúe en o desde el aire, empleando aeronaves.
2. Tales trabajos pueden incluir, de acuerdo con la legalización interna de cada país:
  - a) Aspersión de insumos agrícolas (aviación agrícola)
  - b) Lanzamiento de agentes extintores sobre incendios forestales (extinción de incendios)
  - c) Remolque o exhibición de vallas publicitarias, lanzamiento de hojas volantes y difusión o perifoneo de anuncios sonoros (publicidad aérea)
  - d) Toma de fotografías o filmaciones (fotografía – cinematografía aérea)
  - e) Construcción de obras civiles de infraestructura con helicópteros (construcción)
  - f) Traslado de personas con lesiones o enfermedades, contando con personal médico y equipos especiales para su atención (ambulancia aérea)
  - g) Vigilancia u observación de carreteras, oleoductos y otras instalaciones desde el aire, o detección de fenómenos naturales en la superficie (vigilancia aérea)
  - h) Cualquier otra actividad similar en la que una aeronave sea utilizada para propósitos especiales diferentes al transporte aéreo
  - i) Lanzamiento de paracaidista

### Aeronaves

3. Los equipos de vuelo empleados en los trabajos aéreos especiales, serán aeronaves de ala fija o rotatoria, especialmente diseñadas y fabricadas o adaptadas y en todo caso equipadas para la actividad propuesta.
4. Los Estados (miembros de la CLAC) admitirán en sus empresas de aviación dedicadas a los trabajos aéreos especiales, el empleo de aeronaves diseñadas, fabricadas y/o adaptadas en otros Estados miembros, siempre que reúnan los requisitos de aeronavegabilidad y seguridad propios de su modalidad estipulados por los estándares internacionales sobre la materia.

### Explotadores

5. Los explotadores de aeronaves dedicadas actividades de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales, deberán ser empresas que cuenten con el correspondiente permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica competente.

6. No obstante, estas actividades podrán ser desarrolladas por personas naturales o jurídicas en el ámbito estrictamente privado, empleándolas en instalaciones de propiedad del explotador de la aeronave, sin que en éste caso les sea permitido hacerlo a favor de terceros.

### Tripulantes

7. Se exigirá por parte de los estados, que los tripulantes de las aeronaves operadas en trabajos aéreos especiales sean titulares de una licencia de piloto comercial, entrenados y habilitados para la clase o tipo de aeronave y la modalidad de operación, otorgada por la autoridad aeronáutica competente.

### Mantenimiento

8. Se exigirá por parte de los Estados, que el mantenimiento de las aeronaves empleadas en los trabajos aéreos especiales, sea ejecutado en organizaciones autorizadas (propias o contratadas por el explotador) y contando con personal técnico licenciado.

### Operación en el Territorio de otros Estados

9. Los estados miembros de la CLAC permitirán en su territorio la operación de aeronaves y empresas extranjeras dedicadas a los trabajos aéreos espaciales, a condición de reciprocidad.

10. Lo anterior sin perjuicio de que cada Estado constaten previamente la inexistencia de empresas nacionales capacitadas para hacer el trabajo requerido, antes de proceder a autorizar una empresa extranjera.

### Fomento a la Investigación y Desarrollo Tecnológico

11. Los Estados fomentarán los proyectos de investigación y desarrollo tecnológico encaminados al diseño, construcción, mantenimiento y operación de aeronaves y demás equipos de trabajos aéreos especiales y a tal propósito se apoyarán mutuamente y trabajarán en lo posible en la flexibilización de exigencias técnicas y económicas que puedan obstruir innecesariamente la ejecución de los trabajos aéreos especiales, respetando los estándares de seguridad, tanto de la aeronave como la protección y aislamiento del puesto de pilotaje.

### Cooperación y Transferencia Tecnológica

12. Las autoridades aeronáuticas de los Estados, propiciarán acuerdos de cooperación técnica y de transferencia tecnológica para el desarrollo de nuevas aeronaves o equipos y para el desenvolvimiento operativo de los trabajos aéreos especiales en todas sus modalidades.