



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO
Y DE LA AVIACION COMERCIAL.
Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Reflexiones iniciales sobre la industria aerocomercial ante la crisis del Covid 19 & los derechos del pasajero.

Por Dr. Hernán Adrián Gómez¹

Palabras claves: COVID 19-Transporte aéreo- Reacción industria- Derechos de los pasajeros- corredores- pasaportes

¹Director de Postgrado de Derecho Aeronáutico en Pontificia Universidad Católica Argentina/ Instituto Latinoamericano de Aviación Civil (ILAC) y del Posgrado Aviación 4.0 en la Universidad Austral. Titular de Cátedra de Derecho Aeronáutico y Espacial en USAL. Vocal del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial.

Reflexiones iniciales sobre la industria aerocomercial ante la crisis del Covid 19 & los derechos del pasajero.

1. La pandemia y el transporte aéreo.
2. La reacción de la industria y los organismos.
3. Las primeras respuestas del derecho y la jurisprudencia.
4. Perspectivas sobre el futuro.

1. La Pandemia y el transporte aéreo.

La historia vuelve a repetirse y las vías comerciales que unían Europa con el resto del mundo conocido durante la peste antonina o la peste negra tienen como espejo actual a las rutas comerciales de la aviación, en mucho menor medida el transporte marítimo², y la Pandemia³ denominada Covid 19.

Las fotografías de docenas de aeronaves en las plataformas de los distintos aeropuertos del mundo hablan por sí mismas y quizás quedarán como uno de los testimonios fotográficos del siglo veintiuno. Todo bajo el efecto multiplicador de las redes sociales y los medios actuales. Dicho efecto, en algunos supuestos, permitió que desde Edimburgo⁴ se acuñara el término “infodemia”.

² IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION). “Measures taken by IMO to address technical and operational matters related to the covid-19 pandemic”. EPI-WIN COVID-19 and the Maritime Sector. 22 April 2020. London. UK.

³ Nota del Autor: Al inicio se ha discutido si el término correcto a aplicar desde la salud era Pandemia o epidemia entre otras calificaciones con diferentes fundamentos. Nos inclinamos por la nomenclatura adoptada por OACI.

⁴RUDAN, Igor. “A cascade of causes that led to the COVID-19 tragedy in Italy and in other European Union countries”. Fuente (on line) <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7125421/>. Fecha de consulta: 5 de abril de 2020. Centre for Global Health Usher Institute. The University of Edinburgh. Scotland, UK

En toda Latinoamérica se repican, con matices, las cuarentenas a la industria del transporte de pasajeros, con vencimientos inmediatos que se están por prorrogar con mayor o menor alcance.

Existen numerosos países donde técnicamente no se prohíben los vuelos, pero se prohíbe, temporalmente, el ingreso de extranjeros o se permiten únicamente vuelos en conexión. También en muchos se han prohibido los vuelos de cabotaje, por lo cual en la práctica la reducción es notabilísima.⁵

De pronto nos encontramos con los llamados vuelos de Repatriación cuya primera reacción de los Estados fue someterlos a las solicitudes de aprobación corriente, con la demora que ello implicaba. Ante este escenario, y siempre que los Estados permitan las repatriaciones en vuelos comerciales, la OACI⁶ invitó expresamente a agilizarlos en el marco de la obligación de los Estados que surge en virtud del artículo 5 del Convenio sobre aviación civil internacional de 1944, relativo a la prerrogativa de aeronaves extranjeras que realicen vuelos comerciales no regulares de transporte de pasajeros hacia y desde su territorio con sujeción a las condiciones impuestas por los Estados.

La necesaria rapidez de dichas aprobaciones también surge del Anexo 9 al Convenio de Chicago, relativo a la Facilitación.⁷

Hemos notado en el desarrollo profesional que se tiende a confundir al transporte sanitario con los protocolos de salud aplicables al transporte de pasajeros. Técnicamente, el transporte sanitario tiene sus propios y anteriores

⁵ Gómez, Hernán Adrián. "Covid 19" Publicado en *Cahiers de Transport*. Lyon, France. Marzo 2020.

⁶ OACI. Nota a los Estados de la Secretaría General. Ref. EC 6/3-20/55 del 15 de abril de 2020. Montreal.

⁷ Anexo 9. Facilitación. Sección F. Capítulo 2. 15ª Edición. 2017. OACI. Montreal.

protocolos más extensos que los derivados del COVID 19 para el transporte común. Con lo cual los estados que iniciaron solicitando idénticos requisitos impidieron los vuelos o bien los burocratizaron.

En los Estados Unidos, China y algunos países de Europa el tráfico aéreo continúa con reducciones considerables, pero sin embargo los prestadores de servicios de navegación aérea, naturalmente, funcionan y en la mayoría de los países el transporte de carga continúa. El trabajo aéreo también está en marcha en varios estados, con el pleno avance de las cosechas, todo lo cual es más que razonable en cumplimiento de protocolos específicos. Hasta aquí los hechos jurídicos.

Ahora bien, la imposibilidad de viajar en avión, o planteado técnicamente de efectivizar el contrato de transporte, cuenta con diferentes ponderaciones.

2. La reacción de la industria & los organismos.

En pos de la brevedad remitimos a los informes de IATA y ACI que claramente denotan el impacto brutal de la crisis, y a nivel oficial destacamos el trabajo relativo al análisis del impacto económico del Covid 19 de la OACI, desarrollado por el bureau de transporte aéreo bajo indicación del Consejo⁸.

Consideramos que el nuevo concepto de Corredor de Salud Pública (*PHC - Public Health Corridor*) podrá imponerse en el futuro próximo. Ha sido propuesto hace pocos días en el seno de OACI y la industria de la aviación podrá contribuir eficazmente en la lucha contra la pandemia de COVID-19. Los fundamentos para

⁸OACI. Air Transport Bureau. "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis" Montréal, Canada. 24 April 2020

proponerlo se encuentran en el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS (IHR), las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, las mejores prácticas de las autoridades nacionales y la industria.

Este *Corredor*, se ofrece como apoyo para reiniciar un servicio de transporte aéreo internacional seguro desde la salud pública. El nuevo concepto posee cuatro elementos con el adjetivo “limpio”, en el sentido de libre de virus. Ellos son la utilización de aeronaves limpias, Tripulaciones Limpias, Instalaciones Aeroportuarias Limpias y, por último, las certificaciones de todas ellas.

Estas nuevas nociones conllevarán pruebas de COVID-19 para las tripulaciones de vuelo, el uso de Screening en el aeropuerto de destino o nuevas credenciales que utilizarán aplicaciones móviles con tecnología blockchain. Todo esto permitirá que la tripulación realice toda la misión sin verificaciones médicas adicionales o controles OACI⁹.

Algunos países, están estudiando la implementación de “Pasaportes Covid”. Debido a la tecnicidad del tema referenciamos que la OMS¹⁰ expresamente responde que hoy, en este punto de la pandemia, no hay suficiente evidencia sobre la efectividad de la inmunidad mediada por anticuerpos para garantizar la precisión de un “pasaporte de inmunidad” o “certificado libre de riesgos”. Las personas que asumen que son inmunes a una segunda infección porque han recibido un resultado positivo en la prueba pueden ignorar los consejos de salud pública. Por lo tanto, el uso de dichos certificados puede aumentar el riesgo de transmisión continua.

⁹ OACI. Carta de la Secretaría de la Organización AN11 / 55 - 20/50. Carta 3 de abril de 2020.

¹⁰ OMS. “Immunity passports in the context of COVID-19”. Scientific brief 24 April 2020.

A nivel de las compañías, se ha desplomado el valor de las acciones de los fabricantes de aeronaves, de las aerolíneas, de las compañías de handling y de los consorcios aeroportuarios, entre otros.

Más allá de las restricciones, mayoritariamente, las líneas aéreas han dispuesto cancelaciones especiales y masivas de vuelos de carácter táctico y estratégico.

Entendemos que dichas cancelaciones no se deben considerar como suspensiones o cancelaciones de rutas voluntarias. Ello debido a la pandemia como manifestación de fuerza mayor que afecta la normalidad y la proyección de retomar las operaciones. El ejemplo más a mano que tenemos es el de la cancelación de operaciones debido a la suspensión de cenizas volcánica.

Salvo excepcionales casos, las aerolíneas no han accedido al reembolso reintegro del valor de los tickets, ni directamente ni a través de compras ante agencias de viajes. Algunas fuentes estimaron como monto pendiente de reintegro la suma de 35.000 millones de dólares. La IATA comunicó –con relación al BSP– que “el hecho es que estos fondos son mantenidos por las aerolíneas y no por IATA. La política sobre cómo manejar los reembolsos es una decisión comercial que depende únicamente de las aerolíneas de manera individual, sujeto a las regulaciones locales. Sin embargo, la IATA ha estado trabajando en la adaptación de sus sistemas de pago para permitir a las agencias de viaje aceptar cupones, en los casos en que las aerolíneas emitan estos en lugar de un reembolso en efectivo”¹¹.

¹¹ IATA. Comunicado 14 de abril de 2020. Miami. EE. UU.

El Plan de Facturación y liquidación (BSP) es un sistema destinado a facilitar y simplificar la venta, el reembolso, la generación de informes y los procedimientos de remisión de los agentes acreditados ante IATA en nombre de las aéreas del BSP. El propio Manual de implementación cuenta con un capítulo de garantía financiera.¹²

Mientras tanto se venden tickets a futuro, aunque las ventas cayeron enormemente en casi todo el mundo. Puntualmente, en Argentina¹³ se prohibió la comercialización de tickets a futuro sin plazo, en la práctica hasta que se levanten las restricciones de la pandemia.

El problema técnico de este tipo de medidas es que asfixian aún más a las compañías aéreas y que la puesta en comercialización antes de iniciar o reiniciar una ruta lleva varios meses. Ello sin contar con aspectos jurídicos a tener en cuenta como la posible inconstitucionalidad de este tipo de medidas por la afectación de derechos. También este tipo de medidas puede conllevar la eventual vulneración de derechos de tráfico acordado por tratados bilaterales o multilaterales que podrían escalar jurídicamente hasta el planteamiento en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Este tipo de regulación puede concluir en el levantamiento de rutas con carácter temporal o definitivo o bien derivar en la quiebra de compañías. Tal es así que, pocas horas después el gobierno argentino, dispuso otra normativa¹⁴ por la cual –en la práctica– se prohíbe volar regularmente hasta septiembre del corriente,

¹² IATA. Manual de BSP para agentes. New Gen ISS. Edición 2. Entrada en vigor 1 de marzo de 2019. Edición IATA. Montreal. 2019.

¹³ ANAC. Resolución 143/2020 de fecha 24 de abril de 2020.

¹⁴ ANAC. Resolución 144/2020 de fecha 25 de abril de 2020.

con las consecuencias que implica dicha medida amputando el único ingreso de divisas de una aerolínea en este momento sin un contexto general de subsidios.

Por supuesto que la industria es dinámica y en países donde se restringe la comercialización de contratos de transporte también se ofrecen venta de millas y se celebran contratos de fletamento o de chárter. Además, la aviación no regular continúa funcionando con limitaciones en otros formatos.

Puertas para adentro, las compañías aéreas preservan técnicamente sus aeronaves a los fines de garantizar la aeronavegabilidad continuada de conformidad a los boletines de servicio de los fabricantes y a las normativas de seguridad operacional. Esto, en los países donde se hubiera gestionado a este respecto como, por ejemplo, en España¹⁵.

Si bien es un desafío en la industria, debido a la necesidad de seriedad de las propuestas de capacitación desde plataformas virtuales, se advierte que dicha modalidad ha ganado más terreno en este tiempo¹⁶.

Las recurrencias de personal con licencia se han visto prorrogadas automáticamente en la mayoría de los países. A nivel laboral las empresas han ofrecido desde programas de retiro voluntario escalonado, reducciones compulsivas o acordadas de salarios hasta despidos de personal quebras de compañías. En

¹⁵ Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). "Guía Informativa Covid-19 para Exenciones de los Reglamentos UE 1321/2014 y UE 748/202 y para modificaciones de los Programas de Mantenimiento "Clock Stoppage". Fuente (on line): https://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/noticias_revista/noticias/200416_aesa_publica_guia_facil_tramit_exenc.aspx. Fecha de consulta: 16 de abril de 2020

¹⁶ ILAC. INSTITUTO LATINOAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL. "Desafíos de la capacitación virtual aeronáutica". Conferencia. Buenos Aires, Argentina. Marzo 2020.

España la Sala en lo Social de la Audiencia Nacional¹⁷ en autos “Sepla y otros vs. Ryanair” ha declarado nulo los más de doscientos despidos colectivos porque Ryanair no había acompañado este ERE de un plan de acción social ni había una acreditación real de sus causa, entre otros motivos y en el marco del COVID 19.

3. Las primeras respuestas del Derecho y la jurisprudencia.

En primer lugar, destacamos que no debemos empezar de cero. Ya existe un corpus normativo internacional ante la emergencia que se manifiesta, por ejemplo, en las Directrices de la IATA sobre las respuestas ante emergencias, en las denominadas prioridades sanitarias del ACI o bien en el Reglamento Sanitario internacional de 2005.

Por un lado, podemos pensar que estamos únicamente ante supuestos de fuerza mayor, ante acontecimientos imprevisibles que quiebran las ecuaciones económicas de la industria, o frente a la venta celebrada por agencias de viaje a quienes la emergencia les infringió severísimas heridas. También nos encontramos con hechos del príncipe teniendo en cuenta la salud pública y la trascendencia de la industria. Como reflejo de un espejo vemos el derecho de los pasajeros que cumplieron con sus obligaciones y de pronto vieron frustrado el negocio jurídico.

¹⁷ Audiencia Nacional. Sala en lo Social. Fallo 33/2020 de 17 de abril. Ponente Ramón Gallo.

El escenario jurídico se complejiza pues globalmente, ante la emergencia, los gobiernos han ido dictando medidas extraordinarias y urgentes que consecuentemente prohíben mayoritariamente o restringen los vuelos¹⁸. Es decir

que nos encontramos frente a determinados hechos del príncipe que no son excusables para las partes del contrato de transporte. A dichas normas se suman restricciones de carácter operativas.

Tanto los aeropuertos donde se aplicaba la WSG propuesta por IATA, como en aquellos países con normas ad hoc –como Argentina-, la operación se ve afectada. Entre otros motivos, por la aplicación de protocolos de salud que obligaron a espaciar el arribo de pasajeros que, al arribar a destino, de acuerdo a su jurisdicción, iniciaban una cuarentena obligatoria.

Indudablemente una Pandemia es un hecho extraordinario que reviste las características de fuerza mayor. Por definición la mera declaración de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de este virus como una pandemia conlleva la noción de una situación externa e imprevisible que altera el orden natural de la industria aérea.

El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional de Montreal de 1999 no formuló un concepto universal de las situaciones que configuran caso fortuito o fuerza mayor, para ser aplicadas como eximentes y esto se viene solicitando hace tiempo¹⁹, más allá de las discusiones celebradas en Montreal durante las negociaciones del mismo.

¹⁸ Nota del Autor: En la República Argentina, el Decreto de Necesidad y Urgencia 260/2020 del 12 de marzo inicio una serie de normas denominadas Vademécum Covid 19.

¹⁹ Nota del Autor: Por ejemplo, en CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO. SEXTA REUNIÓN. ATConf./6-WP/69. Montreal. 2013.

Claro que el instrumento jurídico permite la exoneración del transportista, pero en una formulación in generis.²⁰

Así, el artículo 19 del Convenio de Montreal de 1999 dispone que el transportista podrá eximirse de la responsabilidad emergente de los daños producidos por el retraso cuando demuestre que él o sus dependientes han tomado las medidas necesarias para evitar el daño o cuando haya sido imposible adoptarlas. Este artículo conlleva una herramienta de defensa para el transportista ante cualquier reclamo basado en retrasos causados por situaciones imprevisibles y extraordinarias como los supuestos de cierres operativos de aeropuertos por suspensión de cenizas volcánicas u otras razones climáticas.

Por lo tanto las definiciones de caso fortuito y fuerza mayor se encontrarán en los Códigos de fondo de los diferentes Estados, como sinónimos²¹ o diferenciados en el hecho que no ha podido ser previsto o que, habiendo sido previsto, no ha podido ser evitado, con la clara consecuencia que eximen de responsabilidad.

²⁰ Convenio de Montreal de 1999. Artículo 19 Retraso. “El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y otros, adoptar dichas medidas”. Artículo 20. Exoneración. “Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción indebida de la persona que pide indemnización, o la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia o acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pide indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de muerte o lesión de éste último, el transportista quedará igualmente liberado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero que causó el daño o contribuyó a él. Este artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del artículo 21”

²¹Nota del Autor: Por ejemplo, en el nuevo CCyC argentino se dispone que *se considera caso fortuito o fuerza mayor al hecho que no ha podido ser previsto o que, habiendo sido previsto, no ha podido ser evitado. El caso fortuito o fuerza mayor exime de responsabilidad, excepto disposición en contrario. Este Código emplea los términos “caso fortuito” y “fuerza mayor” como sinónimos. Art. 1730.*

En las reglamentaciones aeronáuticas nacionales suele definirse al caso fortuito y/o a la fuerza mayor como expreso eximente de responsabilidad del

transportista o bien se enuncian supuestos exonerativos, como por ejemplo el climático.

La Resolución 1532/98 de Argentina que fija las condiciones generales del contrato de transporte aéreo establece en su Artículo 11, referido a horarios e itinerarios, que el transportador, salvo caso de fuerza mayor, debe cumplir con los horarios y los itinerarios publicados e indicados en el contrato.

En Argentina sabemos que, más allá del supuesto anterior, el incumplimiento de horarios, itinerarios, cancelación de vuelos y denegación de embarque, por parte del transportador, ordinariamente trae aparejado consecuencias que van desde el reintegro o reembolso del monto pagado hasta el reencaminamiento del pasajero o reprogramación, pasando por la prestación de servicios incidentales que van desde el pago de refrigerios, taxis u hoteles. Esta última obligación quedará exento de proporcionarse en los supuestos en que como consecuencia de circunstancias meteorológicas se cancele o demore el vuelo.²² Ello no excluye que el transportador deberá arbitrar todos los medios a su alcance a fin de que el pasajero reciba información adecuada y veraz.

²² ANAC. Resolución N° 203/2013 de la Administración Nacional de Aviación Civil. Publicado en el B.O. 12/4/2013

Los plazos de reintegro contemplados en las normas nacionales han quedado mayoritariamente suspendidos por hechos administrativos o imperativos fácticos.

También debemos tener en cuenta que las fronteras de las regulaciones del derecho del consumidor han avanzado y este tema se planteará sin dudas en esa

instancia donde, muchos tribunales, como hasta ahora podrán considerarlo como ley aplicable. Ello podría agravar notablemente la crisis de la industria.

Además del concepto de fuerza mayor, los tribunales quizás recurran a nociones jurídicas clásicas como el instituto de la equidad o desarrollos como el del esfuerzo compartido, en países con procesos inflacionarios y devaluatorios.

Si bien creemos que estamos ante un supuesto de fuerza mayor, lo cierto es que las causas tampoco pueden ser imputables y soportadas enteramente por los pasajeros.

Desde el derecho aeronáutico clásico encontramos tres opciones fundamentales como respuesta: La reprogramación, el reembolso o reintegro del precio abonado y la aplicación de las políticas de cada compañía, que suelen ofrecer bonos o millajes a sus pasajeros.

La reprogramación o cambio de la fecha del viaje, naturalmente, debe ofrecerse sin cobro de penalidad e independientemente de la fecha de compra o el destino comprometido. Esta programación queda sometida al reinicio de operaciones decidido por las compañías, a idénticas condiciones tarifarias y a las decisiones gubernamentales.

El reintegro o reembolso por el precio de los tickets se realiza a través de los canales de compra del pasajero, con las crisis de liquidez que esta situación genera y que, en la práctica no se efectiviza en la mayoría de los casos. Imponer esta opción como obligación podría conllevar la quiebra de compañías aéreas y aquí los Estados deben sopesar el valor intrínseco de la industria junto a los derechos de los pasajeros.

Por último, encontramos la aplicación de las políticas del transportador. Así, la mayoría de las aerolíneas están ofreciendo emitir bonos o millas para futuros servicios en la compañía con una vigencia determinada.

El DOT de los Estados Unidos de América con fecha 3 de abril de 2020 publicó la Enforcement notice regarding refunds by carriers given the unprecedented impact of the covid-19 public health emergency on air travel.²³ Donde garantiza que los pasajeros, que opten por el reembolso, tendrán derecho al mismo de acuerdo a las políticas del transportador que son auditadas por el gobierno federal.

Varios tribunales están en receso debido a las restricciones de la pandemia, salvo habilitaciones especiales por lo cual aún no contamos con reflejos de lo expuesto salvo casos aislados. Entre ellos podemos citar a los autos *“Ibáñez Mariela y otros vs. Falabella Viajes y otro. S/ amparo”*²⁴.

²³ DOT. USA. “Enforcement notice regarding refunds by carriers given the unprecedented impact of the covid-19 public health emergency on air travel” Fuente on line: <https://www.transportation.gov/briefing-room/enforcement-notice-regarding-refunds-carriers-given-unprecedented-impact-covid-19> Fecha de consulta: 5 de abril de 2020.

²⁴ Juzgado Contencioso Administrativo de la Ciudad de San Juan, Argentina. Sentencia 12 de marzo del año 2020, en el Expediente N° 173735 “IBÁÑEZ MARIELA Y OTROS C/ FALABELLA VIAJES Y LATAM AIRLINES GROUP – AMPARO”.

La actora, en fuero incompetente que se arrogó su tramitación, solicitó vía acción de amparo ordenar a la agencia la reprogramación del viaje previsto para el día 13 de marzo de 2020 sin penalidad además de reclamar que se cubran los hoteles y demás gastos, alegando fuerza mayor y diciendo que los tickets habían sido adquiridos seis meses antes.

El juez sanjuanino define a la pandemia como un supuesto de fuerza mayor, circunstancia con la que acordamos. Ahora bien, además el Juez dispone que hace lugar a una medida cautelar, ordenando la reprogramación del viaje sin costo ni penalidad con la estadía de hotel incluida.

El magistrado no parece advertir que el instituto de la fuerza mayor se derrama sobre ambas partes y no solamente sobre una. Además, tampoco advierte que una medida cautelar abierta, en este contexto, es de cumplimiento incierto tornando su sentencia en un acontecimiento jurídico claramente ineficaz desde la lógica jurídica. Por si ello fuera poco –dentro del concepto cautelar– solicita una caución al operador, agravando su delicada condición económica en este momento.

Entendemos que los tribunales competentes deberán estar a la altura del momento, resguardando los derechos de los pasajeros de acuerdo a las normas de protección de carácter aeronáutico. Lo mismo deberán hacer las autoridades regulatorias aeronáuticas y de defensa de los derechos del consumidor en los países donde tal legislación se aplique al caso. De lo contrario, las aerolíneas podrían entrar en procesos de falencia o quiebra. Sin industria no habrá justicia para los damnificados entendiendo que todos perderemos de alguna manera en estos escenarios.

4. Perspectivas sobre el futuro.

Los ingenieros de los fabricantes de aeronaves y de las principales líneas aéreas del mundo en estos momentos están pensando alternativas para volver a la oferta de vuelos masiva de los vuelos, lo cual no implica que la demanda de asientos crezca paralela a la oferta.

Estimamos que existe un hito indudable de confianza plena y será la vacunación masiva de la población y otros hitos graduales como los de la recuperación económica. Pero mientras tanto la industria debe restablecer su funcionamiento.

El reinicio de los vuelos -hasta el efectivo y total control de esta pandemia luego descubrimiento, aprobaciones y aplicación global de la vacuna- serán viables de acuerdo a los protocolos de salud del transportador y de los estados. Al terminar este artículo Delta Airlines acaba de anunciar que el próximo mes de mayo propondrá reiniciar sus vuelos a Sudamérica.

Desde OACI, Boucabar²⁵ sostiene que existen tres escenarios de modelización para medir el impacto en la industria en el primer semestre proyectado de 2020. El primero en forma de letra “V”, comenzando a crecer con efecto rebote desde el mes de mayo, el segundo en forma de la letra “U” con un aplanamiento que se extiende durante el mes de junio de 2020 y el tercero –e improbable- el mayoritario mantenimiento de las programaciones aprobadas para el año con un descenso del factor de ocupación.

²⁵BOUCABAR Djibo. “Impacto económico de la Pandemia” Montreal. OACI. Abril 2020.

Y aquí vienen los desafíos en forma de preguntas, entre otras: ¿Se quitarán filas de asientos a las aeronaves?, ¿Cómo será el tratamiento de los residuos?, ¿Se ofrecerán comidas y refrigerios a los pasajeros, en qué condiciones de manipulación?, ¿Se instalarán mamparas divisorias entre los asientos o se intercambiarán su sentido?, ¿Habrá nuevos diseños para los filtros de aire?, ¿Son viables las medidas que afectan directamente el factor de ocupación y la rentabilidad

mínima del vuelo?, ¿Los Estados subsidiarán la aplicación de los eventuales protocolos de salud en la industria?, ¿Cómo se priorizarán las operaciones?, ¿Se acelerará el desarrollo y la implementación de nuevas tecnologías en la industria?, ¿al amparo de la nueva salubridad se instalará masivamente el uso de RPAS?, ¿Llegará el Corredor de Salud Pública (*PHC - Public Health Corridor*)?, ¿Qué harán los Estados para prevenir los cuellos de botella post crisis?, ¿Cuál será la política relativa a los factores humanos del personal?, ¿Se acompañará con la quita de impuestos a la industria o políticas inteligentes?, ¿se compensará a los concesionarios aeroportuarios prorrogando la concesión o bien postergando o suprimiendo el pago de cánones básicos o fijos?, ¿Cuál será la política de los aeropuertos con sus permisionarios?, ¿ Los fabricantes chinos de aeronaves y motores alcanzarán las certificaciones occidentales de sus productos?, entre tantos otros interrogantes.

Seguramente, con matices, la agenda de los próximos meses se verá teñida por este escenario.

Buenos Aires, 27 de abril de 2020.-

Dr. Hernán Adrián Gómez

BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA). “Guía Informativa Covid-19 para Exenciones de los Reglamentos UE 1321/2014 y UE 748/202 y para modificaciones de los Programas de Mantenimiento “Clock Stoppage”. Fuente (on line):

https://www.seguridadaaerea.gob.es/lang_castellano/noticias_revista/noticias/200416_aesa_publica_guia_facil_tramit_exenc.aspx. Fecha de consulta: 16 de abril de 2020

ANAC. Resolución 143/2020 de fecha 24 de abril de 2020.

ANAC. Resolución 144/2020 de fecha 25 de abril de 2020.

ANAC. Resolución N° 203/2013 de la Administración Nacional de Aviación Civil. Publicada en el B.O. 12/4/2013

BOUCABAR Djibo. “Impacto económico de la Pandemia” Montreal. OACI. Abril 2020.

DOT. USA. “Enforcement notice regarding refunds by carriers given the unprecedented impact of the covid-19 public health emergency on air travel “ Fuente on line: <https://www.transportation.gov/briefing-room/enforcement-notice-regarding-refunds-carriers-given-unprecedented-impact-covid-19> Fecha de consulta: 5 de abril de 2020.

GÓMEZ, Hernán Adrián. “Covid 19” Publicado en *Cahiers de Transport*. Lyon, France. Marzo 2020.

IATA. Comunicado 14 de abril de 2020. Miami. EE. UU.

IATA. Manual de BSP para agentes. New Gen ISS. Edición 2. Entrada en vigor 1 de marzo de 2019. Edición IATA. Montreal. 2019.

ILAC. INSTITUTO LATINOAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL. “Desafíos de la capacitación virtual aeronáutica”. Conferencia. Buenos Aires, Argentina. Marzo 2020.

IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION). “Measures taken by IMO to address technical and operational matters related to the covid-19 pandemic”. EPI-WIN COVID-19 and the Maritime Sector. 22 April 2020. London. UK.

JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO de la Ciudad de San Juan, Argentina. Sentencia 12 de marzo del año 2020, en el Expediente N° 173735 “Ibáñez Mariela y otros c/ Falabella Viajes y Latam Airlines Group – amparo”.

OACI. Carta de la Secretaría de la Organización AN11 / 55 - 20/50. Carta 3 de abril de 2020.

OACI. Nota a los Estados de la Secretaría General. Ref. EC 6/3-20/55 del 15 de abril de 2020. Montreal.

OACI Anexo 9. Facilitación. Sección F. Capítulo 2. 15° Edición. 2017. OACI. Montreal.

OACI. Air Transport Bureau. “Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis” Montréal, Canada. 24 April 2020

OACI. CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO. SEXTA REUNIÓN. AT Conf./6-WP/69. Montreal. 2013.

OMS. “Critical preparedness, readiness and response actions for COVID-19”. Fuente: (on line) <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/critical-preparedness-readiness-and-response-actions-for-covid-19>. Fecha de consulta: 27 de abril de 2020.

OMS. “Immunity passports in the context of COVID-19”. Scientific brief 24 April 2020.

RUDAN, Igor. “A cascade of causes that led to the COVID-19 tragedy in Italy and in other European Union countries”. Fuente (on line) <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7125421/>. Fecha de consulta: 5 de abril de 2020. Centre for Global Health Usher Institute. The University of Edinburgh. Scotland, UK