



REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY



Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1066 de 2022

Carpeta Nº 2598 de 2022

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

CÓDIGO AERONÁUTICO

Modificación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 5 de octubre de 2022

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Rodrigo Albernaz Pereira.

Miembros: Señores Representantes Alfonso Lereté, Carlos Varela Nestier, Martín Tierno, Germán Cardoso y Daniel Martínez Escames.

Invitados: Por tratamiento Proyecto "Código Aeronáutico. Modificación", se recibió, en representación de la Cámara de Operadores Aeronáuticos del Uruguay (COPAU), al señor Daniel Dalmás, Presidente; Doctor Juan Marcelo Domínguez y señor Juan Chalkling.

Secretaria: Señora Laura Rogé.

=====

SEÑOR PRESIDENTE (Rodrigo Albernaz Pereira).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee)

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Con respecto a la solicitud de audiencia de la señora Amparo Ingold, que figura entre los asuntos entrados y que hizo llegar a la Comisión a través de un *mail*, advertimos que ella hace referencia a un comunicado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de fecha 15 de agosto. Entiendo que sería bueno que desde Presidencia se solicitara ese comunicado al Ministerio de Transporte para saber de qué estamos hablando. Por lo que nos dice en el *mail*, refiere al límite de edad para choferes de transporte profesional de personas, que parece que se rebaja o se limita. Antes de recibir a esta persona sería bueno tener esa información para intercambiar entre nosotros.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Daremos curso a su pedido a través de Secretaría.

(Ingresa a sala una delegación de la Cámara de Operadores Aeronáuticos del Uruguay)

—Estamos recibiendo formalmente a las autoridades de la Cámara de Operadores Aeronáuticos del Uruguay, a quienes invitamos a presentarse.

SEÑOR DALMÁS (Daniel).- Soy el presidente de la Cámara de Operadores Aeronáuticos del Uruguay (Copau). Hace un tiempo relativamente corto, si tenemos en cuenta que hay aviación no estatal desde 1913, nos hemos juntado todos en esta cámara. Los operadores, los aeroclubes, el gremio de los aeroaplicadores, de los pilotos, en fin, todos los que tienen que ver con la aviación conformamos Copau.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Juan Marcelo).- A mí me toca ser asesor letrado y secretario ejecutivo de Copau. Estamos acá, con el presidente, para hablar sobre esta temática vinculada a la modificación del Código Aeronáutico en lo que refiere a seguros y responsabilidad del transportador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta Comisión tiene una integración multipartidaria. Están presentes los diputados Alfonso Lereté, Daniel Martínez, Martín Tierno, Carlos Varela y Germán Cardoso.

Les damos la bienvenida y los escuchamos.

SEÑOR DALMÁS (Daniel).- Muchas gracias por recibarnos.

Como les decía, es la primera vez que el sector aeronáutico no estatal se conglomeró en una cámara, Copau. Y digo no estatal porque también está la Fuerza Aérea, la Marina, pero eso es otra cosa; nosotros somos, en general, empresas, más algunas asociaciones sin fines de lucro, como los aeroclubes del interior, y gremios, como el de los aplicadores, que son pilotos. El año pasado e, incluso, antes, vimos algunos temas que consideramos urgentes. Lamentablemente, la doctora Carolina Choclin no nos ha podido acompañar hoy. Tampoco Juan Choclin, que es secretario de la asociación; venía volando desde Paysandú y se atrasó; aterrizó, pero, lamentablemente, no ha podido llegar. Nuestro oficio implica una dispersión geográfica; en alguna medida, eso nos complica, pero con el Zoom lo hemos podido ir manejando. Lo cierto es que no han podido estar presentes; lamentamos que no esté la doctora Choclin, que fue el *alma mater* de todo este proyecto que nos trae aquí.

Le cedo la palabra al doctor Domínguez. Yo soy piloto; él es abogado.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Juan Marcelo).- En mi caso, corresponde señalar que este articulado que ustedes tienen a consideración ya ha sido reiteradamente tratado. La idea inicial que respaldó en todo momento la comunidad aeronáutica que representa Copau fue modificar sustancialmente las disposiciones del Código Aeronáutico, fundamentalmente por su desaplicación. De hecho, en la exposición de motivos ustedes hacen referencia a que el Código Aeronáutico, la Ley N° 14.305, fue modificado en su momento por la Ley N° 16.403, que creó un nuevo sistema vinculado a las primas del seguro, o sea, a los precios que se paga por los seguros aeronáuticos y a la responsabilidad, porque, en realidad, el mercado aeronáutico nacional quedó absolutamente desajustado. Por esa razón, se dictó una resolución, la N° 376/994, que también está citada en la exposición de motivos, que en su momento permitió que el Registro Nacional de Aeronaves -que es donde se registran a nivel de Dinacia todas las aeronaves integrantes del sistema aeronáutico nacional- registrara los seguros aún no cumpliendo con la citada disposición legal, es decir, con la Ley N° 16.403. ¿Qué determinó eso? Que hasta el día de hoy se dé una situación en la cual el mercado se regula *per se* porque, como ustedes bien saben, los seguros tienen unas consideraciones que relacionan no solo el valor de los bienes, sino, incluso, las posibilidades de reaseguro, o sea, el asegurador se reasegura, a su vez, con entidades extranjeras. Si nos vamos a las normas base, o sea, tanto las normas del Código Aeronáutico como esa ley que lo modificó, la Ley N° 16.403, realmente, el primaje a establecer a los seguros aeronáuticos es impagable. Incluso las coberturas y los montos que están regulados ahí como base de la responsabilidad que hay que asumir son desmesurados. Por esas razones es que desde hace bastante tiempo Copau, y aun antes de que se formara esta Cámara de Operadores Aeronáuticos, todas las asociaciones aeronáuticas que referenciaba el presidente Dalmás, se nuclearon para empezar a trabajar, en colaboración con la Dinacia y, en su momento, en el período anterior, con el Ministerio de Defensa Nacional, para establecer un marco diferente que regulara de manera diferencial no solo la temática de la responsabilidad del transportador, sino, específicamente, la responsabilidad vinculada con los seguros y cuáles son los montos que se cubren.

SEÑOR DALMÁS (Daniel).- Quiero acotar que eso refleja una inquietud nuestra de mucho tiempo. Nosotros somos empresas privadas que respondemos con nuestros bienes y tenemos docenas de funcionarios atrás. Por ejemplo, se daba el contrasentido de que íbamos a inscribir un seguro y aceptábamos que el papel dijera: "Se autoriza la inscripción de este seguro en contravención de la ley tal". Y yo pensaba que eso no resistía ningún análisis; si nos caemos arriba de alguien o algo, esto está prendido con alfileres.

Como decía el doctor Sergio Pérez Lauro, con quien hemos trabajado mucho -hasta hace poco fue director de Transporte Aéreo Comercial-, hay un vacío legal espantoso; si se cae un avión arriba de una escuela -Dios no lo permita nunca-, vamos todos presos, porque hay un vacío legal. Nosotros, como empresa comercial, tenemos límites muy altos, trabajamos para empresas internacionales y un avión necesita US\$ 20.000.000 de responsabilidad civil a terceros, pero alguien puede inscribir un avión con muy poco, con US\$ 15. Esa inquietud es la que, por suerte, ha sido reflejada en esta normativa.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Juan Marcelo).- Por todas esas razones es que Copau apoya totalmente este proyecto de ley. De hecho, se entiende absolutamente adecuado a la realidad aeronáutica nacional, tanto en sus montos como en los límites de responsabilidad que establece. Inclusive, adapta la moneda en la cual van a quedar asociados los seguros. Como ustedes saben, a nivel del Código Aeronáutico hay otra moneda, otro índice de base, asociado al valor oro, que está absolutamente

desactualizado y desaplicado en la realidad nacional. Seguramente, sabrán que hubo proyectos anteriores a este que consideraban la unidad indexada, pero en este proyecto los seguros están asociados al dólar estadounidense, lo que entendemos se ajusta absolutamente a la realidad actual de los seguros aeronáuticos porque se contrata en dólares estadounidenses y los montos que están aquí establecidos como límite son los que usualmente se aplican a nivel de seguros aeronáuticos y también son contemplados a nivel de reaseguros. Es decir, las reaseguradoras que aseguran a las aseguradoras en la cobertura de los riesgos también aplican estos límites.

O sea que para la realidad nacional se entiende que el proyecto es absolutamente ajustado. Tengan la certeza de que la comunidad está en pleno conocimiento de sus alcances y apoya absolutamente el proyecto. Esto no tiene nada que ver y se diferencia de la temática vinculada a cobertura de seguros de aeronaves extranjeras en territorio, porque por ahí hay una mención a la Convención de Roma, que refiere a cuando se sobrevuela en territorio extranjero; eso no es lo que está acá en juego, sino la realidad de los seguros aeronáuticos nacionales.

Por esas razones, entendemos propicio trasladarles nuestro respaldo absoluto al proyecto.

SEÑOR DALMÁS (Daniel).- Ese es nuestro objetivo principal: estar aquí, presentarnos y decirles que la comunidad está con esto. Lo hemos evaluado, hemos trabajado muchísimo, todos somos del oficio, estamos en esto todos los días. Ahora, por ejemplo, mi empresa particular está operando un Learjet, un avión ejecutivo, para ejecutivos de empresas muy importantes y estamos manejando unos límites de responsabilidad civil que son complicados. Y nos dicen: "Pero Uruguay, que está en ese limbo...". Esto se traduce en cuánto uno paga para contratar un seguro. Y tenemos el problema de que pedimos por demás, o sea, cuando determinada persona o determinada empresa quiere estar asegurada, por ejemplo, por US\$ 100.000.000, nos complica, porque hay una desarmonía con la legislación nacional. Y, normalmente, nuestro problema es llegar a lo que nos pide el mercado, no cumplir con la normativa que, en alguna medida, es más permisiva.

La comunidad aeronáutica está presente en este tema. Hemos hecho un largo estudio; creemos que es una muy buena solución. Obviamente, nos gustaría que esto se convirtiera en ley y que no tuviéramos que inscribir más aclarando que se contraviene determinada ley.

La idea es que tengamos una normativa armónica, en la que estén previstas todas estas cuestiones -reflejando, por ejemplo, las FAR americanas- y que sea mucho más coherente.

En una cantidad de aspectos estamos tratando de pasar de la aviación de la Segunda Guerra hacia la del siglo XXI, pegando un salto cualitativo, sin estaciones intermedias, y eso no se hace sin complicaciones. Muchas veces, eso es lo que nos pasa, pero hemos encontrado mucho respaldo en la Dinacia, que ha trabajado muy bien con nosotros, y en todas las personas con las que hemos tenido contacto, inclusive, con ustedes, lo que muchísimo agradecemos.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Juan Marcelo).- Simplemente, quiero especificar un detalle más de lo que decía el presidente Dalmás.

Hablamos de que Copau representa a la comunidad aeronáutica porque sepan ustedes que entre nuestros socios activos están la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay, que nuclea veintinueve empresas; la Asociación de Empresas de Transporte Aerocomercial, o sea, todo lo referente a taxi aéreo, que son

diecisiete empresas; AOMA (Asociación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáuticas), que son catorce empresas; APAU (Asociación de Pilotos Aeroagrícolas del Uruguay), que nuclea cincuenta pilotos socios activos, y AUA (Asociación de Usuarios de Adami), con catorce empresas asociadas, más dos socios honorarios, que son la Federación Uruguaya de Aeroclubes, con veinticinco aeroclubes asociados, y la Cámara Uruguaya de Couriers, que tiene diez empresas asociadas.

Digo esto, simplemente, para evidenciar que está acá la comunidad aeronáutica en pleno.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- En sesiones anteriores de esta Comisión recibimos a autoridades del Ministerio de Defensa Nacional, de la Dinacia, que expusieron largamente; por eso teníamos algún dato preliminar sobre este acuerdo de todo el sector o rubro aeronáutico.

Desde la Comisión entendíamos que era muy importante estar mano a mano con ustedes, que son los protagonistas, los que impulsaron este proyecto en otras instancias. Capaz lo hicieron con otros actores pero siempre con el mismo espíritu, y hoy lo hacen en una época legislativa más efectiva. Nos contaron que hubo iniciativas sobre el final de los períodos legislativos pero, por razones a veces entendibles de dinámicas de las campañas, quedaron en archivo.

(Ingresa a sala el señor Juan Choclin)

—Damos la bienvenida al señor Juan Choclin, secretario de Copau.

Recién terminaron de exponer sus colegas con relación a todo lo oportuno que tiene este proyecto, dando su apoyo pleno.

Estábamos comentando que en esta Comisión recibimos a las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional, particularmente a la Dinacia. Como Comisión entendimos que teníamos que estar con los protagonistas, que son ustedes, para dar trámite y la mayor celeridad posible al proyecto y poder lograr una conciliación entre la legislación y la reglamentación actual en el contexto internacional. Sin lugar a dudas, en un rubro como la aeronáutica siempre hablamos de materia internacional.

SEÑOR DALMÁS (Daniel).- Antes de que él tome la palabra, voy a decir algo que seguro no va a decir. Choclin es un excelente ejemplo de lo que nosotros estamos impulsando: el crecimiento de la aviación no estatal como sector necesario e instrumento imprescindible de desarrollo. La aviación privada se tiene que desarrollar. Hay ejecutivos internacionales que dicen: "Y para ir a Rivera, ¿qué avión hay?". "No hay avión". "Ah, entonces no voy; me tengo que comer seis horas por tierra". La empresa que fundó el padre de Choclin tiene sesenta años de existencia y un aeródromo. Si ustedes van por la Ruta N° 3 llegando a Paysandú está Choclin a la derecha y el estatal a la izquierda, que es un ejemplo no muy bueno de cómo ha desarrollado la aviación estatal su infraestructura. En el aeródromo Choclin uno entra en la computadora que está las 24 horas los 7 días; es una máquina, funciona, tiene luces, tiene operación y taller. Hace sesenta años que están peleando por desarrollarse en un Uruguay que tenía un criterio más cerrado y proteccionista en determinados aspectos. Creo que es un excelente ejemplo de lo que nosotros entendemos que debe ser el desarrollo de la aviación.

SEÑOR CHOCLIN (Juan).- Como explicaba nuestro presidente, para nosotros es un orgullo trabajar en la aviación. ¿Por qué la aviación general es tan importante aunque a veces no es considerada como tal? Porque es el escalón para el desarrollo del resto de la aviación comercial. Alguien puede decir que estamos jugando con los avioncitos, pero

cuando hay una escuela, ese es el pie, el nexo con los negocios. Lamentablemente, los negocios vienen en avión, no en ómnibus. Este es un comentario medio duro pero así funciona el mundo. Nosotros nos preocupamos por desarrollar nuestra aviación general y sentimos como responsabilidad el comunicarles a ustedes, que son los legisladores, lo que eso significa y el tema de los seguros, algo de vital importancia que a veces se descalza de las medidas internacionales.

SEÑOR DOMÍNGUEZ (Marcelo).- Simplemente quiero complementar. Como no hay aviación general sin seguro, porque es imposible que un avión vuele sin el seguro habilitado y registrado en la Dinacia, es imperioso que esta modificación que ustedes tienen en sus manos sea aprobada en el menor tiempo posible. Esa es la preocupación que queremos transmitirles. Confiamos en que vayan por ese camino.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos que hayan venido a exponer. Vamos a seguir trabajando en función de lo expuesto hasta ahora.

(Se retira de sala la delegación de la Cámara de Operadores Aeronáuticos del Uruguay, Copau)

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Hemos estado conversando sobre este proyecto. Hemos recibido la suficiente información a través del señor diputado Cal y de las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional y recién nos ha informado el conglomerado de todas las empresas vinculadas a la aviación comercial. En definitiva, hay una sintonía avalando este proyecto de ley. Creo que en el seno de la Comisión existe la misma empatía con el proyecto. Me animaría a sugerir que no bien recibamos a las autoridades del Banco de Seguros del Estado, si todo sigue en esta línea y en este camino y todos estamos de acuerdo, lo votemos en el ámbito de la Comisión. Como bien sugerían los señores diputados Varela, Tierno, Lereté y Cardoso, podríamos impulsarlo en el seno del plenario para la primera sesión de noviembre.

Ese es el planteo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que hay un acuerdo general. Nos queda pendiente recibir a representantes del Banco de Seguros del Estado y al Instituto de Derecho Civil de la Udelar. En teoría, las dos delegaciones estarían visitándonos en la sesión del próximo miércoles. En función de eso podríamos darle trámite al proyecto. Le va a venir bien a la Comisión, por todos los temas que tenemos, ir cerrando y ser un poco más ejecutivos.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Recibimos la propuesta del señor diputado. El miércoles próximo ya tenemos establecida la agenda con lo que el presidente señaló. Podemos recibir a esas delegaciones y si es posible ya votar el proyecto. Estableceremos de común acuerdo en la Comisión la agenda de posibles visitas a partir de esta propuesta, pero démosle prioridad al proyecto de código aeronáutico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cada uno de los diputados ya tendremos más definido para la próxima reunión cómo organizaríamos las reuniones siguientes.

Se levanta la reunión.

≠