

CONCLUSIONES DEL SEMINARIO DE LEGISLACIÓN AERONAUTICA
ACTUAL
Celebrado en Madrid, los días 18, 19 y 20 de junio de 2002

CONSIDERANDO los textos preparados por los Ponentes Doctores Ferradas Platas, Gómez Cardozo, Jorge Alvarez y Mapelli López,

CONSIDERANDO las exposiciones efectuadas por quienes han constituido la Mesa Redonda y las intervenciones de los asistentes al Seminario que han participado en las discusiones que han tenido lugar,

Como conclusiones de los trabajos efectuados, pueden establecerse las siguientes:

MESA I: EL ESPACIO AEREO. DISPOSICIONES GENERALES.

1.- Se considera favorablemente que las leyes de aeronáutica civil sean normas de principios y de breve texto, quedando los aspectos puntuales y de detalle para desarrollo reglamentario.

2.- El control del espacio aéreo no coincide con el concepto de espacio sometido a soberanía. Este último es el suprayacente sobre el territorio y el mar territorial.

3.- Es conflictivo el límite en altura correspondiente al espacio aéreo, diferenciador del espacio ultraterrestre.

4.- El cabotaje aéreo plantea problemas como consecuencia de la aplicación de su concepto para el transporte internacional intracomunitario en la Unión Europea.

MESA II. ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA. AUTORIDADES AERONAUTICAS.

1.- En relación con la organización administrativa, se observa la reiteración de la descripción puntual de sus competencias en normas con rango de ley, cuando muchas de ellas podían figurar en normas de carácter reglamentario.

2.- Se valora muy positivamente la creación del Instituto de Aeronáutica Civil en la ley venezolana, por tratarse de un ente público con personalidad jurídica independiente de la del Estado y demás Administraciones Públicas y dotado de autonomía y patrimonio propio. Se estima que entes análogos, entre los que podría considerarse, con ciertas matizaciones, el ente español Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), pueden realizar muy positivamente la gestión de los intereses generales en relación con la aviación civil.

3.- Se observa el tránsito desde el ámbito militar hacia la administración civil de la organización administrativa al servicio de la aviación civil, ya concluido en España y en ejecución en los países del área iberoamericana.

MESA III. INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA. SERVIDUMBRES.

1.- Se estima más correcta la expresión “infraestructura aeronáutica” que la de “infraestructura aeroportuaria”, al quedar comprendidos en el término, no solamente los elementos técnicos al servicio de la aviación situados en el aeropuerto y en otros puntos en tierra, sino también los sistemas satelitales de control del tráfico aéreo.

2.- Se valora positivamente la existencia de un plan de ordenación aeroportuaria análogo al que en la ley venezolana se denomina Plan Maestro, recordándose la existencia en España de un antiguo Plan Nacional de Aeropuertos.

3.- El concepto de privatización aplicado a los aeropuertos es un concepto con diferentes alcances, por lo que se estima debería concretarse su contenido. En ocasiones se considera que el régimen de concesiones es una forma de privatización cuando, en realidad, el concesionario sigue sometido a un régimen de derecho público en relación con su actuación en la gestión o explotación del aeropuerto.

MESA IV. AERONAVE. NACIONALIDAD. PERSONAL AERONAUTICO.

1.- La aeronave es un bien de naturaleza mueble, especial y, registrable al que se aplican algunas normas jurídicas tradicionalmente propias de los inmuebles. Excepcionalmente se la califica de bien inmueble en la Ley de Aeronáutica Civil peruana.

2.- Frente a la duplicidad de Registro (administrativo-aeronáutica y de la propiedad ó mercantil) es casi unánime la opinión de la conveniencia de un Registro Único, que debería imponerse internacionalmente.

3.- Debería excluirse la responsabilidad solidaria “ex lege” del propietario y operador de la aeronave y esmerarse la Autoridad Aeronáutica en asegurar la del operador y su seguro, en salvaguarda de los intereses de terceros.

4.- Es personal aeronáutico sólo el habilitado al efecto y debe incluir a todo personal en vuelo, subrayándose las facultades del Comandante.

MESA VI. CONTRATOS DE TRANSPORTE, RESPONSABILIDAD Y SEGUROS AEREOS.

1.- La nueva legislación aeronáutica iberoamericana recoge los avances de la tecnología (billete electrónico, colectivo, medios informáticos) y exige la imparcialidad en el sistema de reservas computarizadas.

2.- El “código compartido” se regula legalmente en Perú y Paraguay, aplicándose en muchos países del área iberoamericana al amparo de usos y costumbres comerciales internacionales.

3.- La responsabilidad en el transporte aéreo internacional deja atrás el Convenio de Varsovia hasta llegar a la entrada en vigor del Convenio de Montreal 1999, con la excepción de Venezuela.

4.- La responsabilidad objetiva se generaliza en el transporte aéreo nacional, debiendo tenerse en cuenta la modificación al respecto establecida por Montreal 1999.

N.B. La proyectada Mesa Redonda número V, que iba a tratar el Tema “Tránsito aéreo. Policía de la circulación aérea” no pudo tener lugar por falta de tiempo, al acumular los tres días previstos inicialmente, -18, 19 y 20 de junio-, en los días 18 y 19, a fin de evitar los posibles trastornos deducibles de la huelga general convocada para el día 20.