



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio  
(ETSIAE)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74  
E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)  
[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

Madrid, 20 de octubre de 2016

## **XLIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial**

**Madrid- Alcalá de Henares. España.  
Del 18 al 21 de octubre 2016.**

**Primera Ponencia:** *La responsabilidad de los servicios de navegación aérea. El nuevo rol de los ANSP.*

**Ponente:** Dr. Hernán Adrián Gómez (Argentina).

**Comunicantes:** Dr. Carlos María Vassallo (Argentina) y Dr. Franco Puppio Pérez (Venezuela).

**Presidente de mesa:** Dr. Julio Ferradas Platas, (Perú).

**Secretario:** Dr. Luis Alonso López Azmitía, (Nicaragua).

### **CONCLUSIONES A LA PRIMERA PONENCIA:**

No existe un tratado internacional o regional destinado a regular la responsabilidad derivada de prestar los servicios de navegación aérea. Ante esta circunstancia, en materia de accidentes se aplican las soluciones derivadas del sistema Varsovia-La Haya-Montreal.

Los aseguradores de las líneas aéreas no estilan presentar acciones de reintegro contra el ANSP.

Resulta complejo analizar los tipos y alcances de la responsabilidad. A priori nos inclinamos a que la consideremos de carácter subjetivo e ilimitado.

Con relación a los organismos regionales/ internacionales de prestación de servicios de navegación aérea concluimos que:

Tanto ASECNA, como COCESNA y EUROCONTROL son organismos internacionales de explotación, regidos por el derecho público, pero con carácter restrictivo y siempre que no actúen como empresas comerciales.

La remisión arbitral, debe ser entendida y aplicada con carácter restrictivo.

Se considera que cuando los RPAS se integren al espacio aéreo no segregado serán un nuevo usuario de los sistemas de navegación aérea. Dicha integración implicará consecuencias económicas y jurídicas similares a la aviación convencional.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio  
(ETSIAE)

Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)  
[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **Segunda Ponencia:**

*Viaje combinado con transporte aéreo. Una visión desde el Derecho Armonizado de la Unión Europea.*

**Ponente:** Prof. Dr. Ignacio Quintana Carlo, (España).

**Presidente de mesa:** Dr. Óscar Idilio Bogado Fleitas, (Paraguay).

**Secretario:** Dr. Alfonso Novales Aguirre, (Guatemala).

## **CONCLUSIONES A LA SEGUNDA PONENCIA:**

**Primera.** La publicación y próxima entrada en vigor de la Directiva (UE) 2015/2302, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viajes vinculados, dada la variedad de supuestos a los que se extiende su ámbito de aplicación y la dificultad de su sistematización, requerirá del legislador nacional una labor detenida y cuidadosa a la hora de proceder a su transposición.

**Segunda.** La necesidad de armonizar la citada Directiva con el resto del ordenamiento comunitario en materia de derechos de los pasajeros y, en especial, con el Reglamento (CE) nº 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, requerirá igualmente de un cuidadoso estudio que debería ser realizado aprovechando los trabajos en curso de revisión del mencionado Reglamento.

**Tercera.** La entrada en vigor de la Directiva, al mismo tiempo que permitirá una disminución de costes de la industria del transporte aéreo (sustitución de la información en papel por la suministrada en el sitio web del organizador) supondrá un incremento de aquellos dada la necesidad de dar cobertura a las consecuencias económicas de la garantía en caso de insolvencia del transportista.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio  
(ETSIAE)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74  
E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)  
[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

**Tercera Ponencia:** *Las relaciones de la Unión Europea con los países iberoamericanos en materia de transporte aéreo.*

**Ponente:** Prof. Dr. Santiago Ripol Carulla, (España).

**Comunicante:** Mag. Prof. Dr. Alejandro de Fuentes Talice, (Uruguay).

**Presidente de mesa:** Dra. Gloria Argentina Castro Alvarado, (Honduras).

**Secretaria:** Dra. Olga Vida Moreno Becerra, (Bolivia).

### **CONCLUSIONES A LA TERCERA PONENCIA:**

1. Los acuerdos bilaterales de transporte aéreo concluidos entre los Estados miembros de la Unión Europea, de un lado, y países terceros de otro, colisionan con una de las libertades económicas básicas reconocidas por el Tratado de la Unión Europea: la libertad de establecimiento.
2. Así lo ha constatado la Sentencia del Tribunal de Justicia de 05/12/02. A raíz de esta sentencia, la Comisión ha diseñado una estrategia para adaptar estos tratados al Derecho de la Unión Europea. Junto a la celebración de acuerdos por la propia Unión Europea la Comisión permite a los Estados miembros parte en dichos acuerdos proceder a su negociación en el plano bilateral. Para este caso, la Comisión ha elaborado unas reglas de procedimiento que le permiten seguir el desarrollo de las negociaciones. Ha elaborado asimismo unas cláusulas estándar a adoptar. Los llamados acuerdos horizontales centrados en las cláusulas propias sobre designación de acceso al mercado. La Comisión ha elaborado un procedimiento y un modelo de cláusulas.
3. Como se advierte al considerar la forma en que se está procediendo a la modificación de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo con países iberoamericanos, la estrategia comunitaria no está produciendo los objetivos de no dañar la continuidad de las relaciones de transporte entre los Estados partes en los tratados bilaterales ni la seguridad jurídica. De hecho, en la actualidad conviven acuerdos horizontales en vigor con otros en fase de negociación, junto a acuerdos bilaterales entre Estados sobre los que no parece vaya a producirse la debida modificación y otra cuya evaluación está pendiente.

Idénticos en su contenido, los diversos acuerdos entre los Estados miembros de la Unión Europea y los países iberoamericanos responden a situaciones diversas en lo referente al proceso de celebración y entrada en vigor.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio  
(ETSIAE)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74  
E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)  
[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

### **Cuarta Ponencia:** *En vísperas del Cincuentenario del Tratado del Espacio.*

**Ponente:** Profa. Dra. Maureen Williams, (Argentina).

**Comunicantes:** Dres. Elisa González Ferreiro y Dr. Rafael Moro Aguilar, (España); Dra. Hebe Luisa Romero Talavera, (Paraguay).

**Presidente de mesa:** Dr. Celestino Gallardo Montenegro (Panamá).

**Secretario:** Dra. Elvira Prado Alegre, (España).

### **CONCLUSIONES A LA CUARTA PONENCIA**

El Tratado del Espacio de 1967 se destaca por la flexibilidad de sus normas, la mayoría de las cuales mantiene su validez y resulta consistente con las múltiples aplicaciones de la actividad espacial en el presente. Por lo tanto, el texto de este tratado marco no debe ser modificado sino, por el contrario, debe mantenerse en su lectura actual. De ser necesario algún ajuste para su consistencia con el avance tecnológico, debería recurrirse a un instrumento internacional separado, como ser un protocolo, que diera un contenido más preciso a alguna de sus cláusulas manteniendo intactos los pilares y principios sobre los que el Tratado del Espacio se ha venido apoyando a lo largo de cincuenta años.

De esta conclusión general se desprenden conclusiones particulares, a saber:

1. La cooperación internacional, integración y alianza son estrategias clave para el desarrollo de la actividad espacial y del Derecho del Espacio.
2. Se recomienda incentivar y fortalecer la vinculación del Instituto con la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (Naciones Unidas, COPUOS) y sus dos Subcomisiones, la de Asuntos Jurídicos y la de Asuntos Científicos y Técnicos.
3. A estos efectos, se recomienda seguir de cerca las agendas de COPUOS y cooperar con documentos de trabajo de autoría del Instituto.
4. Teniendo en cuenta la proximidad de la Conferencia UNISPACE + 50 en 2018 y la importancia de los temas a tratar se recomienda comenzar la preparación de un documento de trabajo como contribución del Instituto a este evento internacional.
5. Es preciso tener en cuenta que la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas convoca, tanto a los Estados miembros de COPUOS como a los organismos internacionales intergubernamentales y no gubernamentales actualmente acreditados como observadores permanentes ante COPUOS, como lo es nuestro Instituto, a hacer llegar sus trabajos y opiniones a esa Oficina para su inclusión y distribución en las sesiones anuales de COPUOS con miras a la Conferencia UNISPACE + 50.