



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

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

Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
Ciudad Universitaria  
28040 MADRID  
Telf: (34) 91-336.63.74  
Fax: (34) 91-543.98.59  
E-mail: secretaria@instibaerospa.org

## **XXXVI JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO, Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL**

**(Madrid, del 24 al 27 de octubre de 2007)**

### **CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PONENCIA:**

**“Derechos de los usuarios en el Transporte Aéreo. Legislaciones Convergentes. El Daño Moral.”**

**Presentada por los Doctores Eduardo T. COSENTINO y Carlos María VASSALLO, de Argentina.**

La Asamblea Plenaria de las Jornadas, celebrada en Madrid el 26 de octubre de 2007, en la Primera Ponencia llegó por mayoría a las siguientes conclusiones:

**Primera.-** A partir de la experiencia europea e iberoamericana, procede ratificar la autonomía del Derecho Aeronáutico y la aplicación de sus normas específicas al derecho de los usuarios por las Autoridades de Aplicación de cada Estado.

**Segunda.-** Los antecedentes de las normas internas e internacionales autorizan a considerar indemnizables y con carácter autónomo la lesión psíquica y el daño moral.

**Tercera.-** En los supuestos de daño moral se considera que:

3.1.- Deberán considerarse indemnizables las consecuencias inmediatas o daños directos, excluyéndose las consecuencias mediatas salvo cuando sean resultado de un comportamiento doloso.

3.2.- Se estima que la indemnización por daño moral no está sujeta a las condiciones y límites consagrados en el campo de la legislación aeronáutica nacional e internacional.



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

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

Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
Ciudad Universitaria  
28040 MADRID  
Telf: (34) 91-336.63.74  
Fax: (34) 91-543.98.59  
E-mail: secretaria@instibaerospa.org

## **CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PONENCIA:**

### **“Espaço e Desenvolvimento Nacional”**

**Presentada por el Dr. José Monserrat Filho, de Brasil.**

En la Asamblea Plenaria de las Jornadas, celebrada en Madrid el 26 de octubre de 2007, y en relación con la Segunda Ponencia fueron aprobadas por unanimidad las siguientes conclusiones:

**Primera.-** El Derecho Espacial debería ser un factor de desarrollo para todos los países, sobre todo en relación con aquellas actividades espaciales imprescindibles para cualquier proyecto de desarrollo nacional.

**Segunda.-** La instalación de armas en el espacio exterior, por su potencial utilización, puede suponer un riesgo para el desarrollo de los pueblos, al poder originar, por ejemplo, un apagón general de las comunicaciones como resultado de la destrucción de los satélites artificiales correspondientes.

**Tercera.-** Se estima conveniente potenciar el desarrollo del Derecho Espacial, especialmente mediante su enseñanza obligatoria en las carreras jurídicas y mediante la realización de cursos de formación de expertos.



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

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

Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
Ciudad Universitaria  
28040 MADRID  
Telf: (34) 91-336.63.74  
Fax: (34) 91-543.98.59  
E-mail: secretaria@instibaerospa.org

## **CONCLUSIONES DE LA TERCERA PONENCIA:**

**“Los convenios multilaterales como nuevas formas de las relaciones aerocomerciales internacionales. Especial referencia al Convenio de Cielos Abiertos entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América.”**

**Presentada por los Doctores: Jorge Álvarez, de Venezuela; María del Angel Iglesias, de España; José Bolorinos, de España; Ángela Marina Donato, de Argentina y Eugenia Llorens Beltrán de Heredia, de España.**

Tras las exposiciones de los Ponentes encargados del tercer tema de las Jornadas, y después de que tuviera lugar el correspondiente debate, en la Asamblea Plenaria, celebrada en Madrid el 26 de octubre de 2007, se adoptaron por unanimidad las siguientes conclusiones:

**PRIMERA.-** El sistema de transporte aéreo internacional cuenta a partir de Marzo de 2007 con una nueva modalidad de acuerdo para la provisión de servicios aéreos de transporte, basado en una nueva visión de apertura sobre los derechos de tráfico, capacidad y precio.

**SEGUNDA.-** La singularidad del Acuerdo Transatlántico se centra en la magnitud el mercado aéreo comprometido y en la extensión de la liberalización a mercados de países europeos que no contaban con dicha política aerocomercial en su relación con los EEUU.

**TERCERA.-** Es previsible la evolución en un horizonte medio del proceso iniciado, con un contenido complejo de elementos convergentes y de otros sujetos a negociación ya contemplada para una segunda fase.

**CUARTA.-** La Organización de Aviación Civil Internacional deberá velar para que en este nuevo ámbito sigan vigentes los objetivos que se señalan el art. 44 del Convenio de Chicago.

**QUINTA.-** En el corto y medio plazo no se prevén efectos importantes del Acuerdo sobre el transporte aéreo en Iberoamérica.

**SEXTA.-** La Comisión Europea ha firmado “acuerdos horizontales” con determinados países iberoamericanos en los que se recoge la “cláusula comunitaria sobre nacionalidad de las líneas aéreas”, mas en ellos no se prevén revisiones sobre otros elementos cualitativos de la relación aerocomercial.



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

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

Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
Ciudad Universitaria  
28040 MADRID  
Telf: (34) 91-336.63.74  
Fax: (34) 91-543.98.59  
E-mail: secretaria@instibaerospa.org

**SÉPTIMA.-** Iberoamérica carece en la actualidad y en determinados aspectos de la madurez necesaria para negociar como bloque o, al menos, con suficiente eficacia para mantener el debido equilibrio de justas oportunidades y el respeto a sus propias realidades; entre ellas, la consideración de su geografía conduce a la insoslayable consecuencia de que el transporte aéreo en su ámbito tiene marcado carácter de servicio público y es un instrumento imprescindible para el desarrollo económico.

**OCTAVA.-** Si bien hay indicios favorables de que Iberoamérica podrá obtener beneficios y atenuar los posibles efectos adversos del potencial impacto del Acuerdo Trasatlántico, existen, sin embargo, aspectos en los que deberían concentrarse los esfuerzos para lograr que, en una competencia equilibrada, se reconozcan los derechos de cada Estado sobre su tráfico aéreo y queden garantizados los derechos de los usuarios. Entre ellos podemos citar:

- Mediante una adecuada planificación de capacitación en las disciplinas básicas y de formación permanente, se debería optimizar la necesaria profesionalidad de los cuadros directivos de la actividad aeronáutica, tanto del sector público como del sector privado.
- Debería procurarse la articulación de una base común de la política aerocomercial con particular enfoque sobre la integración de los derechos de tráfico, superando actuales asimetrías.
- La liberalización del transporte aéreo deberá ser el resultado de una competencia justa, permitiendo que todos los Estados puedan participar en él de forma efectiva y sostenida, sobre la base de una justicia distributiva y de conformidad con los postulados del art. 44 del Convenio de Chicago de 1944.

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

#### **“Aspectos Jurídicos de la seguridad en los aeropuertos”**

**Presentada por los Doctores Eduardo Flores del Castillo, de Perú, y Miguel Ángel Oleaga Zufiría, de España.**

La Asamblea Plenaria de las XXXVI Jornadas, celebrada en Madrid el 26 de octubre de 2007, y en relación con la Cuarta Ponencia, aprobó por unanimidad las siguientes conclusiones:

**Primera.-** Las obligaciones y las responsabilidades de los explotadores aeroportuarios en el aspecto de la seguridad aeroportuaria se han incrementado sustancialmente como consecuencia de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, y de los ataques y amenazas posteriores.



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

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

Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
Ciudad Universitaria  
28040 MADRID  
Telf: (34) 91-336.63.74  
Fax: (34) 91-543.98.59  
E-mail: secretaria@instibaerospa.org

**Segunda.-** Las nuevas formas de criminalidad contra la navegación aérea y los aeropuertos obligan a la búsqueda de medios que permitan mantener el necesario equilibrio entre la seguridad y la facilitación del tráfico aéreo.

**Tercera.-** Personal bien seleccionado y bien formado, máquinas adecuadas y cada vez más potentes para identificar armas y objetos o productos peligrosos, y métodos de actuación claros, visibles, discretos, ordenados y no arbitrarios, son los elementos o instrumentos técnicos de un buen sistema de seguridad de un aeropuerto, aún cuando todo ello suponga un costoso esfuerzo de inversión en maquinaria y espacio, y de gasto en personal.

**Cuarta.-** El marco legal que regula las obligaciones y responsabilidades de los explotadores aeroportuarios respecto a la seguridad aeroportuaria es insuficiente, y debe ser revisado por la legislación aeronáutica internacional e interna.

**Quinta.-** La situación de las operaciones aeroportuarias en regímenes de corporatización o concesión (privatización) requiere el establecimiento de instrumentos legales que permitan que el explotador aeroportuario pueda cumplir sus obligaciones en materia de seguridad de manera más eficiente.

**Sexta.-** También deberá establecerse en los mismos regímenes el marco legal que permita exigir al explotador aeroportuario el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la seguridad aeroportuaria.

En Madrid, a 26 de octubre de 2007.