

CONCLUSIONES CORRESPONDIENTES A LAS XXXIII JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL, CELEBRADAS EN LIMA (PERÚ) DEL 20 AL 22 DE OCTUBRE DE 2004

Primera sesión de trabajo

“Problemas actuales de seguridad de las aeronaves en vuelo: Agentes de seguridad a bordo e indisciplina de pasajeros”

Ponentes: Doctores Sigfredo A. Blauzwirn y Anibal Horacio Mutti (Argentina)

CONCLUSIONES

A) AGENTES DE SEGURIDAD A BORDO

Primera.- La utilización de agentes de seguridad a bordo de aeronaves civiles debe ser objeto de una regulación que garantice su capacitación y eficiencia, de manera tal que contribuya a preservar la seguridad a bordo de aeronaves civiles.

Segunda.- En los vuelos internacionales, la presencia a bordo de agentes de seguridad solo puede ser autorizada mediante acuerdo previo entre los Estados vinculados a dichas operaciones.

Tercera.- La introducción de armas en aeronaves civiles, ya sea en forma legal o ilegal, constituye un grave riesgo a la operación aérea y debiera ser evitada.

B) PASAJEROS INDISCIPLINADOS. PERTURBADORES.

Primera.- Debería asegurarse la aplicación de la Ley del Estado de pabellón o del Estado del explotador en los casos de delitos o contravenciones que han tenido lugar en aeronaves civiles que cumplen servicios internacionales

Segunda.- Para el caso de delitos deberá tenerse en cuenta las reglas del Convenio de Tokio de 1963 y los principios consuetudinarios del Derecho Penal (nulla poena sine lege) Ley anterior al hecho, en vigencia: irretroactividad de la Ley Penal y la debida subsunción de los hechos en el tipo penal pertinente

Tercera.- En el caso de contravenciones ocurridas a bordo se deberá propiciar que los Estados puedan establecer, mediante acuerdos internacionales, la prorroga de su competencia a favor de otro Estado, a fin de preservar la jurisdicción para poder sancionar al pasajero indisciplinado.

Cuarta.- Con el propósito de brindar adecuada certeza jurídica al problema, sería conveniente revisar las disposiciones del artículo 17 del Convenio de Montreal de 1999, (idem art. 17 del Convenio de Varsovia 1929), definiendo el hecho señalado en el texto como “accidente”, a fin de contar con un elemento esencial para resolver las cuestiones de responsabilidad del transportista aeronáutico. Con objeto de evitar equívocos con el concepto “accidente” del Anexo 13 del

Convenio de Chicago, sería conveniente cambiar esta palabra en los convenios referidos anteriormente.

Segunda sesión de trabajo

“Aspectos jurídicos y económicos de la privatización de aeropuertos”

Ponentes Doctores Julio Ferradas Platas y Patricia Siles Alvarez (Perú).

CONCLUSIONES

Primera.- Es importante la promoción de la inversión privada en los aeropuertos bajo el esquema de “participaciones público privadas” (P.P.P.) entre el Estado y operadores de primer nivel internacional.

Segunda.- Los Estados deben preocuparse de revisar permanentemente los contratos de concesión de los aeropuertos, de forma tal que se mantenga primordialmente la infraestructura aeronáutica y la seguridad más adecuada a los factores económico-financieros.

Tercera sesión de trabajo

“Valor como prueba de los mapas digitales obtenidos por satélite de observación de la tierra”

Ponente: Doctora María del Angel Iglesias (España)

CONCLUSIONES

Primera.- La necesidad por parte del jurista del recurso al experto, al científico o técnico, para la interpretación de los mapas digitales satelitales, a fin de llegar a una conclusión sobre su valor como prueba eficaz en los procesos, tanto internacionales como nacionales.

Segunda.- Las imágenes satelitales poseen una naturaleza que no se ajusta a los medios de prueba clásicos: no es ni documental propiamente dicha, ni pericial en la dimensión que conocemos.. Tendría en todo caso una naturaleza mixta, documental-pericial, en definitiva un “tertium genus”

Tercera.- El mapa digitalizado reproducido en papel u otro medio, soporte informático o diapositiva, ha de ir acompañado de un Informe anexo que se muestra indispensable para el buen conocimiento por el juez de los hechos alegados que debe contener como elementos mínimos: a) Datos “extrínsecos”, tales como fecha, modo de reproducción, autor del mismo: por quién, cómo y cuándo se ha realizado; b) Datos “intrínsecos”: explicación de los hechos a probar evitando tecnicismos de difícil comprensión, información suficiente, breve, concreta, objetiva y detallada de los mismos.

Cuarta.- Para coadyuvar a la comprensión de los datos técnicos aportados al proceso ha de ponerse a disposición de la Corte una relación de expertos especialmente cualificados que, pudiendo realizar labores periciales y ofreciendo garantías de independencia y seriedad, a fin de abundar en la idea de neutralidad, sean de nacionalidades diversas.

Quinta.- El juzgador, aún moviéndose dentro de los parámetros axiológicos usuales, ha de prestar la adecuada atención a las conclusiones que expresen estos dictámenes y pruebas científicas, pero respetándose, como no puede ser de otro modo, su libertad a la hora de valorar el conjunto de las pruebas aportadas al litigio; en definitiva haciendo valer el fundamental principio procesal de la libre valoración de la prueba.