



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

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

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

**(Asunción del Paraguay, del 15 al 17 de octubre de 2008)**

### **AUTORIDADES DE LAS JORNADAS**

#### **Presidentes de Honor:**

Dr. Luis Federico Franco. Vicepresidente de la República del Paraguay.

Dr. Javier Aparicio Gallego. Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, de España.

Dr. Óscar Bogado Fleitas. Profesor Titular de Derecho Aeronáutico y Espacial de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Asunción. Coordinador de las Jornadas, de Paraguay.

#### **Vicepresidentes de Honor:**

Dr. Carlos Fernández Gadea. Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Asunción, de Paraguay.

Dr. Eduardo T. Cosentino. Profesor Consultor de la Universidad de Buenos Aires. Vicepresidente del Instituto, de Argentina.

Dr. Álvaro Lisboa Montt. Asesor jurídico de la Junta Civil Aeronáutica. Vocal del Instituto, de Chile.

Comandante Piloto Barsen García López-Hernández. Comandante Piloto de IBERIA, de España

### **PRIMERA PONENCIA:**

#### **“Consecuencias penales de los accidentes aeronáuticos”**

**Ponente:** Dr. Javier Aparicio Gallego, de España.

**Director de debates:** Dr. Rubén Gómez Cardozo, de Paraguay.

**Secretario:** Dr. Santiago Deluca, de Argentina.

### **CONCLUSIONES:**

**Primera.-** A fin de garantizar la navegación aérea se ha institucionalizado con carácter internacional la obligatoriedad de investigar técnicamente estos sucesos con la finalidad *exclusiva* de que, el conocimiento de sus causas, no vuelvan a producirse. En estas investigaciones no cabe hacer pronunciamiento alguno sobre culpabilidad o responsabilidad.

**Segunda.-** Como resultado de los accidentes e incidentes de aviación se producen o pueden producirse lesiones a bienes cuya tutela jurídica corresponde al orden penal, lo que determina que, con independencia de la investigación técnica, haya de realizarse una investigación judicial para esclarecer si las causas del evento son o no constitutivas de delito.



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

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

**Tercera.-** El enjuiciamiento y castigo de los hechos que puedan ser delictivos y que sean causa de un accidente o incidente de aviación pertenece a la jurisdicción de los Estados, y se atribuye en función de las normas internacionales aplicables y a las disposiciones de derecho interno que en cada caso corresponden. Serán los órganos judiciales del Estado que ejerza la jurisdicción los que habrán de realizar la investigación judicial, en estricta observancia de los derechos y garantías constitucionales del debido proceso penal.

**Cuarta.-** Si durante la investigación técnica quienes la realizan encuentran incidios de responsabilidad criminal, han de ponerlo en conocimiento de los órganos judiciales competentes o del Ministerio Fiscal.

**Quinta.-** En el caso de que coincidan las investigaciones técnica y judicial, ésta tendrá preponderancia, debiendo quienes realicen la investigación técnica coordinarse con quienes estén llevando a cabo la judicial, y solicitar autorización al órgano jurisdiccional que esté interviniendo para la realización de determinadas actuaciones que se interesen también al esclarecimiento de posibles acciones delictivas.

**Sexta.-** Los Convenios de la Haya de 16 de diciembre de 1970, y de Montreal de 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo adicional a éste último hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, han descrito conductas atentatorias contra la seguridad aérea que pueden causar un accidente o un incidente aéreo. Los Estados parte quedaron obligados a incorporar a sus legislaciones estas conductas como delitos y sancionarlos con penas graves. Aquellos que aún no hayan cumplido esta obligación deberían proceder a hacerlo con urgencia, y los que no sean parte de los Convenios deberían proceder a adherirse a ellos y ratificarlos, incorporando a sus ordenamientos los delitos describen.

**Séptima.-** Los Estados que hayan tipificado tales hechos en leyes anteriores a los Convenios citados deberían modificar su legislación en la medida que fuera necesario para adaptarla a las previsiones de las normas internacionales.

**Octava.-** La apreciación de responsabilidad criminal en la causa de un accidente o incidente de aviación no elimina la sanción que corresponda por lesión de otros bienes jurídicos igualmente protegidos por el ordenamiento penal y resultado del accidente o incidente.

**Novena.-** Cuando la acción causante del resultado lesivo para bienes jurídicamente protegidos por el ordenamiento penal del Estado que ejerza la jurisdicción no pueda quedar comprendida en normas penales especiales de carácter aeronáutico, será castigada con arreglo a los tipos penales generales.

**Décima.-** Se exigirá responsabilidad criminal a todos los que hayan participado en el hecho causante del siniestro como sus autores, extendiéndose esa responsabilidad a todas aquellas personas que según las normas sobre autoría y participación criminal del Estado en ejercicio de la jurisdicción.

**Décimo primera.-** En cada investigación judicial en particular deberán observarse los límites impuestos en cada legislación a la imputación objetiva criminal, a los efectos de no extenderla de forma ilimitada.

**Décimo segunda.-** En aquellos países en los que se reconoce el delito de estragos en el ámbito del transporte aéreo, deberán conservar en su configuración legal el principio de la culpa en la imputación del accionar al causante de la violación de los "bienes jurídicos protegidos".



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

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **SEGUNDA PONENCIA:**

### **“La Navegación Aérea y la contaminación ambiental, con especial referencia al ruido aeronáutico”**

**Ponente:** Dra. Griselda Capaldo, de Argentina.

**Director de debates:** Dr. Ceferino Farias, de Paraguay.

**Secretario:** Dr. Carlos Vassallo, de Argentina.

## **CONCLUSIONES:**

**Primera.-** Considerar a la “variable ambiental” como definitivamente integrada a cualquier proceso de toma de decisión en el sector productivo, el institucional, y el social vinculados con la aviación.

**Segunda.-** Reducir en un 30% las emisiones acústicas producidas por la aviación de aquí a 2015, comparado con los niveles de 2005.

**Tercera.-** Expresar la preocupación de los países latinoamericanos por la naturaleza fiscal de algunas medidas unilaterales que se contraponen a la política elegida por la OACI, y suscribir la posición de la CLAC respecto a los bonos de carbono.

**Cuarta.-** Considerar que los acuerdos multilaterales o bilaterales son los únicos mecanismos aceptables para el cobro de tarifas sobre emisiones (acústicas y gaseosas) de la aviación.

**Quinta.-** Considerar que la base conceptual ofrecida por los daños a terceros en la superficie es insuficiente para atender las respuestas globales que reclaman las cuestiones ambientales. Ellas deberían ser reguladas en un capítulo aparte, dentro de una sistematización conjunta de la legislación aeronáutica pero sujeta a los principios generales consagrados en la Constitución Nacional de cada Estado.

**Sexta.-** Apoyar la recomendación formulada por la OACI, instando a que los Estados estimulen la investigación básica relativa al ruido, principalmente los que poseen industria aeronáutica, a fin de proporcionar una base tecnológica para el siglo que recién comienza.

**Séptima.-** Ampliar el espectro de medidas preventivas, que tengan el doble efecto de mejorar la calidad de vida y desalentar las demandas fundadas en los perjuicios sufridos a causa del ruido de las aeronaves.

**Octava.-** Recomendar a la OACI y a la CLAC que los textos auténticos en idioma español de las normas, métodos, documentos, y resoluciones que aprueba, sean traducidos del inglés con precisión técnica y jurídica a fin de evitar ambigüedades y equívocos.

**Novena.-** Llamar la atención a los Estados para tomar el debido cuidado al incorporar en su legislación interna las normas y métodos recomendados por la OACI, con el fin de subsanar el probable defecto originado en la traducción de un idioma a otro.

**Décima.-** Se recomienda que las resoluciones adoptadas por la CLAC, a través de sus Estados miembros, sean incorporadas a las respectivas legislaciones nacionales, a fin de que tengan un real efecto.

**Décimo primera.-** La implementación de las conclusiones anteriores deben serlo sin atentar contra los principios que rigen la seguridad aérea.



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

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

### **TERCERA PONENCIA:**

#### **“La Responsabilidad Civil en el Convenio de Montreal de 1999 con referencia a pasajeros, equipajes y cargas.”**

**Ponente:** Comandante Piloto D. Luis Lacasa, de España.

**Director de debates:** Dr. Eduardo T. Cosentino, de Argentina.

**Secretario:** Dr. Javier Eleizalde Peña, de Venezuela.

### **CONCLUSIONES:**

Vista la ausencia del relator de tema Responsabilidad Civil en el Convenio de Montreal de 1999 frente a los pasajeros, equipajes y carga, así como la no presentación de conclusiones, tratando de plasmar sus pensamientos, consideramos que fuera de las diferencias existentes en las diversas legislaciones, se recomienda a todos aquellos países que a la fecha no hayan ratificado el Convenio para la unificación de Reglas relativas al Contrato de Transporte Aéreo Internacional firmado en Montreal en 1999, lo hagan y al mismo tiempo traten de plasmar en sus legislaciones internas o nacionales los principios establecidos en dicho convenio.



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

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **CUARTA PONENCIA:**

### **“Responsabilidad de los organismos públicos o privados por la prestación de los servicios de control de tráfico aéreo”**

**Ponente:** Dr. Oscar Idilio Bogado Fleitas, de Paraguay.

**Director de debates:** Dr. Álvaro Lisboa Montt, de Chile.

**Secretario:** Dr. Federico Panderi Cuevas, de Paraguay.

## **CONCLUSIONES:**

**Primera.-** Es necesario sancionar un instrumento internacional, referente a la Responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo.

**Segunda.-** El sistema de responsabilidad debe comprender a todos los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, aun los operados por los Estados u Organismos Privados y Consorcios extraterritoriales.

**Tercera.-** El Comandante de la Aeronave, debe cumplir siempre las instrucciones de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, salvo que se trate decisiones operacionales inmediatas y estuviere frente a situaciones de emergencia.

**Cuarta.-** La responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo debe ser subjetiva. Responderán por los hechos de sus dependientes y por los defectos o fallas de los elementos utilizados por el organismo.

**Quinta.-** Serán Nulas, las cláusulas que exoneren a los Organismos de Control de Tránsito Aéreo de las responsabilidades establecidas, a través de las normas nacionales y/o internacionales, salvo que existan situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, acto de un tercero o culpa de la víctima, como también la inexactitud de las informaciones, de otros Organismos de Tránsito Aéreo, siempre que el organismo de tránsito aéreo, pruebe que ha adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlos.

**Sexta.-** La responsabilidad de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, deberán ser de carácter limitado, salvo cuando existen dolo y/o culpa grave, en cuyo caso será de reparación integral, debiendo contratarse un seguro obligatorio o bien una garantía del Estado explotador de los servicios.

**Séptima.-** Las responsabilidades de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo, basados sobre el sistema de CNS/ATM, tendrían que hacerse con arreglo, a la elección de reglas jurídicas referentes a las leyes del lugar, donde los hechos han tenido la mayor repercusión, haciéndolo competente a los tribunales la jurisdicción de determinar en cada caso la ley adecuada

**Octava.-** Las responsabilidades de los Organismos de Control de Tránsito Aéreo basados sobre el sistema de CNS/ATM, podrían asegurarse continuamente dentro de un marco jurídico duradero y apropiado, que brinde cierto grado de control internacional, con un marco jurídico a largo plazo a ser elaborado, que establezca obligaciones bien delimitadas a los Estados proveedores, en salvaguarda apropiada a los Estados usuarios.



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

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

**Novena.-** La organización debería preocuparse en lo que hace a la estela personal o profesional del Controlador, a fin de evitar bajas de rendimiento en su trabajo y tomar las acciones correctivas por las situaciones que provoca tal estado de cosas.

**Décima.-** Es necesario la creación de un organismo de Control de Tránsito Aéreo denominado MERCOCENTROL, dadas las condiciones geopolíticas de los países del MERCOSUR.

En Asunción del Paraguay, a 17 de octubre de 2008