



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



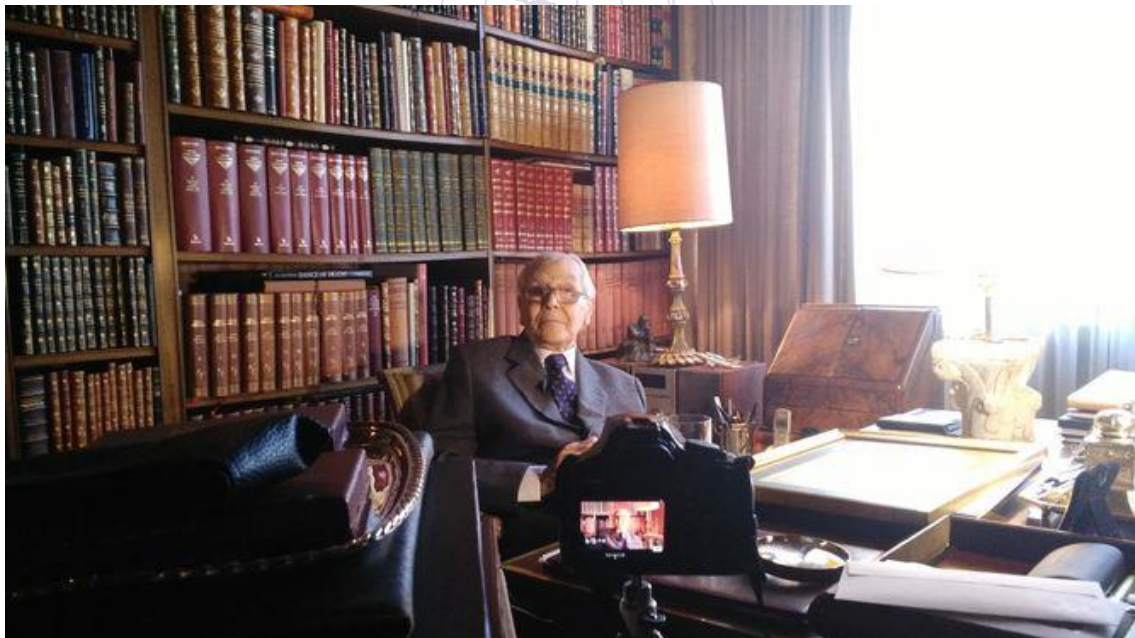
PRESENTACIÓN



Distinguidos miembros y amigos:

Un nuevo año que ya hemos comenzado nos espera cargado de nuevos proyectos que con tanta ilusión hemos y seguimos preparando entre todos nosotros, fruto del esfuerzo de todos cuantos formamos parte de esta casa nuestra que es el Instituto.

Si en 2107 recordábamos la ausencia de algunos de nuestros ilustres compañeros, sin duda no podemos dejar de recordar la de nuestro querido Enrique Mapelli que nos dejó en 2018 y al que tanto debe el Instituto. Desde aquí, vaya todo nuestro afecto a su familia. Este número con el que comenzamos el año quiere rendir una suerte de homenaje al que fuera durante tantos años nuestro Presidente y maestro.



Como dijera en el Diario de Málaga con motivo de su obituario, Mapelli *Fue generoso con su tiempo y sus ideas. Creo que nos atendió a todos a quienes en España y América nos hemos acercado al derecho aéreo y espacial. Nos dedicó su tiempo, nos prestó ideas y animó en nuestros trabajos. Mapelli era además la educación personificada (...)* En fin,



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Enrique Mapelli fue un activo difusor del Derecho aeronáutico. Entre otras actividades en este ámbito, en 1964, junto con Luis Tapia Salinas, participó en la creación del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, del que fue secretario general (hasta 1989) y, como he señalado, presidente. El Instituto es una asociación de derecho privado integrada actualmente por más de 150 juristas, (abogados, profesores universitarios, técnicos y altos cargos de la administración, asesores de compañías aéreas, diplomáticos), pertenecientes a todos los países de Iberoamérica, especializados en derecho aeronáutico y del espacio. Organismo consultivo de las Naciones Unidas, observador permanente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y de la Comisión de Naciones Unidas para la Utilización Pacífica del Espacio Ultraterrestre (COPUOS), representa un marco para la reflexión común sobre estos temas.

Termino estas breves líneas de nuestro primer boletín con mis mejores deseos tanto en lo personal como en profesional para 2019.

María del Ángel Iglesias, Directora del Centro de Estudios

XLV JORNADAS - Buenos Aires

Del 6 al 9 de noviembre se celebraron en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina, las XLV en las que se presentaron las novedades habidas a lo largo de este año 2018, nuevos proyectos concretados principalmente en la presentación de un curso *online* sobre Derecho Aeronáutico y del Espacio, se procedió a la renovación del Consejo Directivo, corresponsales y como ya es habitual, se presentaron trabajos de gran relevancia por la calidad de sus ponentes.

Dado que recibiréis el resultado de las Jornadas nos limitamos a poner en conocimiento de todos, la composición del nuevo Consejo.

CONSEJO DIRECTIVO

PRESIDENTE DE HONOR Dr. Javier Aparicio Gallego (España)

PRESIDENTE Dr. Santiago Ripol Carulla (España)

SECRETARIO GENERAL D. Pablo Navasqués Dacal

*DIRECTORA DEL CENTRO DE ESTUDIOS Dña. M^a del Ángel Iglesias Vázquez

VICEPRESIDENTES DE HONOR Dr. Jorge Álvarez Méndez (Venezuela)

Dr. Eduardo T. Cosentino (Argentina)

Dr. Ignacio Quintana Carlo (España)

VICEPRESIDENTES Dr. Cayetano Aguayo Sierra, (MH), (España)

Dr. Oscar Bogado Fleitas (Paraguay)

Dra. Griselda Capaldo (Argentina)

D. Barsen García-López Hernández (España)



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



VOCALES VITALICIOS Dr. Luis Álvarez Roldán (España)
Dr. Juan Bermúdez Castro (Ecuador)
Dr. Ramiro Fernández Martínez (España)
D. José Manuel Gómez Pineda (España)
D. Sergio Herrera Cabello (España)

VOCALES Dr. Gloria Castro Alvarado (Honduras)
Dr. Jaime Binder Rosas (Chile)
Dr. Julio César da Cruz Costa (Brasil)
Dr. Celestino Gallardo Montenegro (Panamá)
Dr. Hernán Adrián Gómez (Argentina)
Dr. Rafael Harillo Gómez-Pastrana (España)
Dr. Bruno Emilio Marchese Quintan (Perú)
Dr. Alfonso Novales Aguirre (Guatemala)
Dra. Elvira Prado Alegre (España)
Dr. Esteban Regales Cristóbal (España)
Dr. Carlos María Vassallo (Argentina)
Dra. Sylvia Maureen Williams (Argentina)

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID, (MH), (representada por el Director de ETSIAE)
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PILOTOS CIVILES Y COMERCIALES (Representada por su Presidente).

Por último, el Centro de Estudios en aras a una mayor calidad de las investigaciones y trabajos que se realizaren, contará especialmente con una Sección Derecho aeronáutico (María del Ángel Iglesias Vázquez) una Sección Derecho espacial (Elvira Prado Alegre) y una Sección Infraestructuras y medio ambiente (Eva Nieto Garrido).

El Consejo Directivo agradeció a la Dra. Elisa González Ferreiro su dedicación al Centro de Estudios durante el tiempo de su dirección.

Ponencias presentadas:

1. Precios de Transferencia y su relación con el transporte aéreo internacional, por Alfonso Novales Aguirre (Guatemala)
2. Aviación agrícola y ecologismo, por Gustavo Marón (Argentina).
3. El arbitraje en el Derecho Internacional Aeronáutico, por José Gabriel Assís de Almeida (Brasil)
4. Aprovechamiento económico de la tecnología espacial aplicable a los PNB, por Isidoro Vaquilla y Marcos Marani (Argentina).

Se hizo también presentación de los avances de investigación de los Grupos de Trabajo sobre Transporte Aéreo, Aviación y Medio Ambiente



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



ACTIVIDADES DEL INSTITUTO

Siendo este el primer número del año, procedemos a dar reseña -a modo de resumen- de los principales acontecimientos académicos en los que este Instituto ha participado.

Actos académicos. Presencia en actos internacionales.

El 5 de abril de 2018 se celebró en Santiago de Chile, la Cuadragésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/40). Representante: Dra. Roxana Corbran, (Uruguay)

Del 9 al 20 de abril de 2018, tuvo lugar el 57º Período de sesiones de la Comisión sobre la utilización del Espacio Ultraterrestre con fines pacíficos, (Committee on the Peaceful Uses of Outer Space COPUOS).

Lugar de celebración: Viena, Austria. Representantes: Presidente del Instituto, Dr. Santiago Ripol y a **Dra. Maureen Williams** (integrante del Consejo Directivo de la institución).

Del 19 al 20 de junio de 2018 tuvo lugar la Cuadragésima Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/41). Ciudad de Guatemala, Guatemala. Representante: Dr. Alfonso Novales.

Cursos y Seminarios

“Jornada sobre la regulación de los RPAS en España, el nuevo esquema regulatorio y el RD 1036/2017”. Jueves 12 de abril de 2018. Jornada organizada por el IIDA y la ETSIAE y en la que participaron altos cargos del Ministerio de Fomento, Enaire, AESA, DGP, EEAA, COIT y Everis.

Conferencia Global sobre “Aplicaciones Espaciales” que el Instituto coorganizó junto con el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (CIDA-E), miembro de International Astronautical Federation, (IAF), que tuvo lugar en Montevideo (Uruguay), del 21 al 23 de mayo de 2018.

Quinta Edición del Curso INACC-AERO organizado por la ETSIAE (UPM) y en el que colabora el Instituto Iberoamericano a través de miembros destacados como profesorado, como se hizo en años anteriores. Se impartió en modalidad tanto presencial como semipresencial, de mayo a julio de 2018.

Mesa redonda organizada por el Instituto Iberoamericano y el Casino de Madrid, el 9 de mayo de 2018, titulada “La política espacial española en el marco del 50 aniversario de la Conferencia UNISPACE” en la que intervinieron el prof. Dr. D. Juan Manuel de Faramiñán Gilbert (Universidad de Jaén), Dña Laura Fernández Abad (MAEC), D. Carlos Tamarit de Castro (INTA), D. Javier Díez (Mº Fomento), Prof. Dr. Santiago Ripol Carulla (Presidente IIDA), Prof. Dr. Antonio Pastor Palomar (Universidad Rey Juan Carlos) y la Dra. Elvira Prado Alegre que presentó el libro de su tesis doctoral “Los Estados de la Unión Europea frente a los grandes retos del Derecho Internacional del Espacio”.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Jornada organizada el 28 de junio de 2018 por la sección de Derecho Aeronáutico y Espacial del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, titulada “El nuevo régimen jurídico aplicable a los viajes combinados”, en la que participó como ponente D. José Manuel Gómez Pineda, miembro del Instituto.

ACTIVIDADES DE NUESTROS ASOCIADOS

La Dra. Maureen Williams nos hace partícipe de las siguientes actividades:

Expositora en la Conferencia Internacional Interministerial “3rd International Space Forum 2018-The Latin American and Caribbean Chapter” celebrado en el mes de noviembre en la ciudad de Buenos Aires, en representación *del International Institute of Space Law (IISL)*.

Participación, en calidad de presidente de la Comisión de Relaciones Internacionales del Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires, como moderadora en la mesa redonda “Las relaciones internacionales en los Nuevos Escenarios”, celebrada con el auspicio de este Instituto y de otras instituciones universitarias de la región.

Durante el año 2018 ha seguido trabajando en su calidad de miembro del “UN Action Team for Exploration and Innovation” con participación activa como presidente de la Comisión de Derecho Espacial (*‘Space Law Committee’*) de la *International Law Association* (ILA, sede central Londres). Esta labor continuará en 2019.

Juez en el Premio al Liderazgo Sustentable otorgado a pequeñas, medianas y grandes empresas de la Argentina, realizado en la Ciudad de Buenos Aires, noviembre 2018

Durante 2018, y como presidente de la *International Space Law Committee de la International Law Association* (ILA, sede Central de Londres), ha continuado sus trabajos de investigación sobre temas actuales en Derecho Espacial con vista a la presentación del Informe Final de esta Comisión a la Conferencia de la ILA en KYOTO en agosto de 2020.

OTRAS NOVEDADES

NUEVO TELÉFONO DE LA SECRETARÍA DEL INSTITUTO:

Aunque por un tiempo el número antiguo estará transferido al nuevo número, se ruega tomen nota del nuevo teléfono de la Secretaría del Instituto: +34 91 067 56 59.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



ALTAS:

Tenemos la gran satisfacción de dar la bienvenida a los nuevos miembros de nuestro Instituto: Gemma RODRÍGUEZ ARIÑO, (España), Federico BELAUSTEGUIGOITIA, (España), Fernando ALCANTARILLA HIDALGO, (España), M^a Mercedes ZUBIRI DE SALINAS, Carlos Rubén ROSAS RODRÍGUEZ, (Panamá), María DI LORETO, (Argentina), y la ASOCIACIÓN DE MUJERES JURISTAS, (España).

BIBLIOTECA DIGITAL:

Se siguen incorporando en la página web las publicaciones en formato digital, con acceso restringido a los miembros del Instituto. Esta vez contamos con la reciente aparición de las XLIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. (Santiago de Chile, 2017). Madrid, 2018, y además se han incorporado las XXXVII y las XXXIX Jornadas de Asunción del Paraguay de los años 2008 y 2011.

El listado actualizado de las publicaciones en formato digital es el siguiente (aparecen destacadas en negrita las últimas tres incorporaciones del apartado "Jornadas"):

Jornadas Iberoamericanas (13 títulos)

TÍTULO
PRIMERAS JORNADAS HISPANO-AMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO. Salamanca, 1963
JORNADAS IBEROAMERICANAS, Tomo I (XII, XVIII y XX Jornadas). Madrid, 1999
JORNADAS IBEROAMERICANAS, Tomo II (XXII, XXIII y XXVI Jornadas). Madrid, 1999
XXXI JORNADAS IBEROAMERICANAS. Barcelona, 2002.
XXXVI JORNADAS IBEROAMERICANAS. Madrid, 2007
XXXII JORNADAS IBEROAMERICANAS. URUGUAY. Montevideo, 2003. Madrid, 2008.
XXXVII JORNADAS IBEROAMERICANAS. Asunción de Paraguay, 2008
XXXVIII JORNADAS IBEROAMERICANAS. Buenos Aires, 2010
XXXIX JORNADAS IBEROAMERICANAS. Asunción de Paraguay, 2011
XL JORNADAS IBEROAMERICANAS. Cádiz, 2012
XLI JORNADAS IBEROAMERICANAS. Madrid, 2014
XLIII JORNADAS IBEROAMERICANAS. Madrid, 2016
XLIV JORNADAS IBEROAMERICANAS. Santiago de Chile, 2017



**INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO
AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN
COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)**



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Cursos y seminarios (10 títulos)

Seminario de legislación aeronáutica. Madrid, 2002
Seminario de Derecho Aeronáutico. Madrid, 2003
Seminario de especialización en Derecho Aeronáutico. Madrid, 2007
Seminario sobre seguridad y transporte aéreo. Madrid, 2009
Seminario de investigación de accidentes aéreos. Madrid, 2001. Madrid, 2010.
GONZÁLEZ FERREIRO, Elisa y MORO AGUILAR, Rafael: Curso general sobre Derecho Espacial. Madrid, 2011.
II Seminario sobre actividades espaciales y derecho. Madrid, 2012
III Seminario sobre actividades espaciales y derecho. Madrid, 2013
IV Seminario sobre actividades espaciales y derecho. Madrid, 2015
Curso de Derecho Aeronáutico práctico para operadores aéreos. Madrid, 2016

Monografías y otros (12 títulos)

Premios Centenario de la aviación. Madrid, 2006.
RIPOL, Santiago: El Derecho Internacional de la navegación aérea. Madrid, 2006
Homenaje a miembros eminentes. Madrid, 2006
GONZÁLEZ FERREIRO, Elisa: La Estación Espacial Internacional. RÉGIMEN JURÍDICO. Madrid, 2007
Homenaje al Dr. Enrique Mapelli. Madrid, 2008
HERNÁNDEZ CAMPOS, Raúl: Safety & Security. Madrid, 2008
Cincuentenario de las Primeras Jornadas Iberoamericanas. Madrid, 2010.
ETTAOUSSI DOUDOUH, Labib: La investigación de accidentes e incidentes de aviación. Madrid, 2015
REGALES CRISTÓBAL, Esteban: La infraestructura aeroportuaria y el espacio aéreo. Madrid, 2016
El régimen jurídico de la luna. Propuesta de un observatorio lunar. Madrid, 2017
VASSALLO, Carlos María y MARTÍN SILVETTI, Juan: Premio Luis Tapia Salinas. ADRIÁN GÓMEZ, Hernán: Premio Cayetano Aguayo. Modalidades de contratación de aeronaves. Madrid, 2018
PRADO ALEGRE, Elvira: Los Estados de la Unión Europea frente a los grandes retos del Derecho Internacional del Espacio. Madrid, 2018



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



PAGO DE CUOTAS DESDE LA PÁGINA WEB:

Como ya se comunicó anteriormente en la página web se ha incorporado una nueva modalidad de pago a través de Paypal, líder internacional de pagos por Internet.

Hasta la fecha son cada vez más los miembros que lo han utilizado ahorrando gastos bancarios, trámites y desplazamientos.

Los costes de la operación se mantienen como el año anterior. Se adjuntan las dos tablas de

Tabla de referencias para el pago en EUROS (coste Paypal: 4,5%):

Importe inicial por ingresar	Coste de Paypal: 4,5%	Total a ingresar
60 euros	$60 \times 0,045 = 2,70$ euros	$60 \times 1,045 = 62,70$ euros
120 euros	$120 \times 0,045 = 5,40$ euros	$120 \times 1,045 = 125,40$ euros
180 euros	$180 \times 0,045 = 8,10$ euros	$180 \times 1,045 = 188,10$ euros
240 euros	$240 \times 0,045 = 10,80$ euros	$240 \times 1,045 = 250,80$ euros

Tabla de referencias para el pago en OTRA MONEDA (DÓLARES ETC) (coste Paypal: 6,1%):

Importe inicial por ingresar	Coste de Paypal: 6,10%	Total a ingresar
60 euros	$60 \times 0,061 = 3,66$ euros	$60 \times 1,061 = 63,66$ euros
120 euros	$120 \times 0,061 = 7,32$ euros	$120 \times 1,061 = 127,32$ euros
180 euros	$180 \times 0,061 = 10,98$ euros	$180 \times 1,061 = 190,98$ euros
240 euros	$240 \times 0,061 = 14,64$ euros	$240 \times 1,061 = 254,64$ euros

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

Os recordamos el procedimiento para esta forma de pago:

1) **Directamente:** pinchando el link:

<http://www.instibaerospa.org/index.php?d=paypal>

Se abre la pasarela de pago donde el interesado podrá elegir "pago con tarjeta de crédito".

2) Accediendo a la web del Instituto desde la home: <http://www.instibaerospa.org/>
Y a continuación con los siguientes pasos: INSTITUTO > CÓMO HACERSE MIEMBRO > FORMAS DE PAGO > PAGO MEDIANTE PAYPAL.

En este caso se llega al mismo sitio que en el enlace indicado en 1).



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



NOVEDADES LEGISLATIVAS Y JURISPRUDENCIALES

1. La Comisión Europea ha publicado en su web Nota de Prensa por la cual se pone en conocimiento el Plan de acción de contingencia para el caso de que no se produzca un acuerdo de la Unión Europea y el Reino Unido (Brexit). Disponible en http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6851_es.htm.

Por lo que a nuestro sector interesa, reproducimos “La Comisión ha adoptado hoy dos medidas para evitar la interrupción total del **tráfico aéreo** entre la UE y el Reino Unido en caso de no llegar a un acuerdo. Estas medidas solo garantizarán una conectividad básica y no reproducen de ninguna manera las importantes ventajas de la adhesión al Cielo Único Europeo. Las medidas están supeditadas a la concesión por el Reino Unido de derechos equivalentes a las compañías de transporte aéreo de la UE y al establecimiento de condiciones de competencia equitativas.

- Una propuesta de Reglamento para garantizar temporalmente (durante doce meses) la prestación de determinados servicios aéreos entre el Reino Unido y la UE.
- Una propuesta de Reglamento para ampliar temporalmente (nueve meses) la validez de determinados certificados de seguridad de la aviación.

La Comisión también ha adoptado una propuesta de Reglamento a fin de permitir temporalmente (nueve meses) transportar mercancías a la UE a los operadores del Reino Unido, siempre que el Reino Unido otorgue derechos equivalentes a los operadores de transporte por carretera de la UE y siempre que se respeten condiciones de competencia equitativas”. (Fuente Comisión Europea)

2. Nuevas normas sobre competencia en el transporte aéreo en la Unión.

Reproduciendo igualmente información de Bruselas, resaltemos la relativa a la política de competencia en el sector: “La UE está dotando a su sector del transporte aéreo de un mecanismo para garantizar una competencia leal con las compañías aéreas no pertenecientes a la UE, que también debería contribuir a mantener un alto nivel de conectividad en toda la UE. Los representantes permanentes de los Estados miembros han alcanzado hoy un acuerdo provisional con el Parlamento Europeo sobre esta reforma, que se considera esencial para un sector caracterizado por el aumento de la competencia mundial y que hasta ahora carecía de un instrumento eficaz para hacer frente a las prácticas comerciales desleales. En virtud del acuerdo, será de aplicación un único procedimiento para poner en marcha investigaciones y decidir medidas correctoras tanto en el caso de los acuerdos globales de la UE como en el de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo que hayan celebrado los países de la UE con terceros países. La Comisión tendrá competencias para iniciar una investigación y adoptar una decisión sobre medidas correctoras cuando una práctica que distorsiona la competencia haya causado un perjuicio a una compañía



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



aérea de la UE o suponga una clara amenaza de perjuicio. En este último caso, las medidas correctoras no entrarán en vigor antes de que la amenaza se haya convertido en un perjuicio real. Cualquier medida correctora —sea de índole financiera u operativa— se adoptará por medio de un acto de ejecución de la Comisión, pero las medidas operativas serán objeto de un procedimiento más riguroso. Una vez que el Reglamento propuesto haya sido adoptado formalmente, sustituirá al Reglamento vigente, que adolece de varias carencias y que nunca se ha utilizado en la práctica. A nivel internacional, no existe actualmente ningún marco en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio (OMC) o de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que regule la competencia entre compañías aéreas”. “El acuerdo del 20 de noviembre fue suscrito por la reunión de representantes permanentes en el Comité de Representantes Permanentes del Consejo. Una vez que el texto acordado haya sido formalizado por los juristas-lingüistas, deberá ser aprobado formalmente, primero por el Parlamento y después por el Consejo. Tras su adopción, el Reglamento se publicará en el Diario Oficial de la UE. Entrará en vigor veinte días después de su publicación”.

3. Nos hacemos eco igualmente de la interesante nota de la Comisión de fecha 19 de diciembre: “Brexit: La Comisión Europea aplica un Plan de acción de contingencia para sectores específicos para el caso de que no se produzca un acuerdo”. Disponible en http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6851_es.htm.

“Habida cuenta de la continua incertidumbre en el Reino Unido en torno a la ratificación del acuerdo de retirada, tal y como fue convenido por la UE y el Reino Unido el 25 de noviembre de 2018, y en respuesta al llamamiento del Consejo Europeo (artículo 50) a intensificar el trabajo de preparación para las consecuencias a todos los niveles y sea cual sea el resultado del proceso, la Comisión Europea ha empezado a aplicar su Plan de acción de contingencia por falta de acuerdo. Esto responde al compromiso de la Comisión de adoptar todas las propuestas necesarias en caso de no alcanzar un acuerdo para finales de año, tal como se indica en su segunda Comunicación sobre la preparación de 13 de noviembre de 2018.

El paquete de hoy incluye 14 medidas en un número limitado de ámbitos en los que la falta de acuerdo generaría fuertes perturbaciones para los ciudadanos y las empresas en la EU-27. Estos ámbitos incluyen los servicios financieros, el transporte aéreo, las aduanas y la política en materia de cambio climático, entre otros.

La Comisión considera esencial y urgente la adopción hoy de estas medidas para garantizar que las medidas de contingencia necesarias puedan entrar en vigor el 30 de marzo de 2019 a fin de limitar los daños más importantes que podrían producirse en el caso de una retirada sin acuerdo.

Estas medidas en ningún caso podrán atenuar el impacto global de la falta de acuerdo, como tampoco compensarán de modo alguno la falta de preparación de las partes interesadas ni reproducirán plenamente las ventajas de la adhesión a la Unión o las condiciones de un eventual periodo de transición, como prevé el acuerdo. Se limitan a ámbitos específicos en los que es absolutamente necesario proteger los intereses vitales de la UE y en los que las medidas de preparación no son suficientes por sí solas. Por regla general, tendrán carácter temporal y alcance limitado y serán adoptadas unilateralmente por la UE. Las medidas tienen en cuenta los diálogos con los Estados miembros y son complementarias de las



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



medidas de preparación ya adoptadas, descritas en las dos Comunicaciones de preparación anteriores.

Durante las próximas semanas, la Comisión continuará con la aplicación de su plan de acción de contingencia, supervisará la necesidad de medidas adicionales y seguirá apoyando a los Estados miembros en su trabajo de preparación”.

JURISPRUDENCIA

Según información de EUROPA PRESS, de fecha 17 de diciembre (disponible en <https://www.europapress.es/turismo/transportes/aeropuertos/noticia-audiencia-rechaza-desclasificar-expediente-spanair-victimas-recurriran-sentencia-20181217195948.html>) “La Audiencia Nacional (AN) ha desestimado el recurso contencioso administrativo interpuesto por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair, que pedía la desclasificación de los documentos del expediente técnico sobre el accidente en Barajas el 20 de agosto de 2008, elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) adscrita a Fomento, a raíz del accidente del avión MD-82”. En su sentencia, emitida el 8 de noviembre y a la que ha tenido acceso Europa Press, señala que el recurso no puede ser estimado por la inadecuación del procedimiento, pues los documentos a los que piden tener acceso no tienen consideración de secretos oficiales ni han sido declarados materia clasificada y no están, por tanto, incluidos en el ámbito de la ley a la que se ampara la asociación demandante.

La asociación solicitó durante la causa penal que se abrió en el Juzgado n.º11 de Madrid el expediente del informe de la CIAIAC para conocer las alegaciones particulares efectuadas por las partes que contribuyeron a la investigación (la americana NTSB y británica FAA), para acceder así a toda la documentación que el Estado, el fabricante McDon Douglas del avión MD-82, aerolínea y aseguradora conocieron como parte implicada.

Ante la negativa de Fomento, la asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair presentó una solicitud de desclasificación al amparo de la Ley 9/1968, de secretos oficiales, invocando además la vulneración del decreto fundamental de información, previsto en el art. 20 de la Constitución española.

En su fallo, la sección octava de la sala de lo Contencioso-Administrativo de la AN recuerda que Fomento remitió la solicitud de la Asociación a la CIAIAC y así se lo comunicó por carta, al entender que la información en cuestión no está declarada secreta por ninguna norma con rango de ley, ni tampoco clasificada como tal por el Consejo de Ministros, pues en virtud del Reglamento Europeo se deja fuera del ámbito de la legislación de Secretos Oficiales española la desclasificación de la misma.

(...) Según explica el fallo, es el Reglamento comunitario 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, en el que se establece con el único fin de proteger la seguridad aérea que se trate como información reservada, lo que obedece a razones ajenas a la Seguridad y Defensa del Estado.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Contra esta sentencia, que condena a la Asociación de Afectados del Vuelo jk5022 de Spanair al pago de las costas, cabe recurso de casación que deberá presentarse en plazo.

La Asociación de Afectados del accidente de Spanair que preside Pilar Vera ha confirmado a Europa press que presentará el recurso de casación contra esta sentencia dentro del plazo previsto, que acaba a primeros de enero.

"Es incomprensible que dejen en manos de la Comisión la decisión de entregarnos esta documentación, en un bucle que parece no tener fin. Vamos a seguir peleando hasta el final", ha afirmado Vera.

(...) El régimen de protección de información de seguridad utilizada en los accidentes de aviación civil está contemplado en la Ley 21/2003, además de la normativa europea, y en el anexo 13 al Convenio de Aviación Civil.

En este sentido, la información en poder de la CIAIAC sobre el expediente del accidente de Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2008 tiene "carácter reservado --ex lege-- y su regulación específica se encuentra en el citado Reglamento comunitario, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil".

Asimismo, la Audiencia alude a la jurisprudencia para señalar que la CIAIAC recaba esta información con la "única finalidad de reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes, y no con la finalidad de determinar culpas o responsabilidades".

Además, dado su régimen de independencia funcional, la Comisión técnica encargada de custodiar esta información y elaborar los informes técnicos sobre accidentes no puede recibir "ningún tipo de instrucción" en sus actividades por parte de Fomento y, siguiendo los estándares de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), las solicitudes de registro que estén bajo la custodia o control de la autoridad encargada de las investigaciones deben dirigirse a la fuente original.

(...) La asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair tenía muchas esperanzas depositadas en la desclasificación del expediente para conocer las causas que provocaron la tragedia aérea, que se saldó con 154 fallecidos y 18 heridos, y del que se cumplieron diez años el pasado 20 de agosto.

Los afectados alegan que la desclasificación del expediente sobre Spanair no provoca perjuicio alguno para la causa pública, ni para la seguridad del Estado, ni para los intereses del país, y reclaman tener acceso a la documentación sobre el accidente en Barajas que tuvieron las partes implicadas en la investigación.

Mientras tanto, la Asociación ha trasladado al nuevo al nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, su petición de acceso a toda la documentación sobre el accidente de Spanair en Barajas en 2008, a la espera de una respuesta al respecto.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



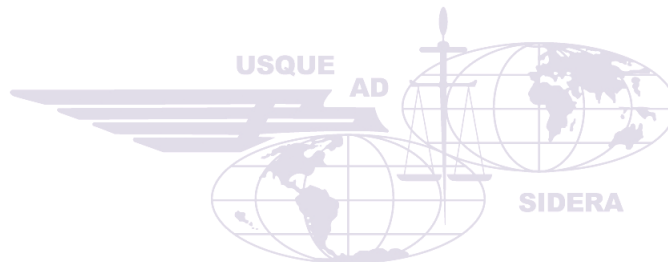
Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Según recoge el informe final de la CIAIAC sobre el accidente de Spanair, emitido el 29 de julio de 2011, la tripulación del vuelo "perdió el control del avión como consecuencia de la entrada en pérdida inmediatamente después del despegue por no haberlo configurado correctamente".

Tras el cierre de la causa judicial en 2012 y casi diez años después de la tragedia aérea más grave de los últimos 25 años en España, la comisión de investigación relativa al accidente de Spanair en el Congreso echó a andar en julio. Tras añadir seis comparecencias más, se prevé tener las conclusiones para abril, después de que la Cámara haya aceptado ampliar el plazo.



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

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



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



REFLEXIONES

LA POSICION DEL TRIBUNAL SUPREMO ESPAÑOL FRENTE A LAS CLAUSULAS *NO SHOW* EN LA COMERCIALIZACION DEL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA.

Por José Manuel Gómez Pineda

Abogado.

El pasado mes de noviembre, la Sala Primera del Tribunal Supremo de España ha dictado una sentencia (la 631/2018, de 13 de noviembre de 2018), que, en mi opinión, va a ser determinante en la comercialización, dentro de España, de los servicios de transporte aéreo, muy especialmente en aquellos regidos por la denominada “cláusula de no show”.

Conforme a la motivación jurídica recogida en el fundamento de derecho sexto de dicha resolución, para el Alto Tribunal la citada cláusula, “... supone un desequilibrio de derechos y obligaciones contraria a la buena fe, puesto que a un consumidor que ha cumplido con su obligación, que es únicamente el pago del precio, se le priva en todo caso del disfrute de la prestación contratada, que por razones que pueden ser de naturaleza muy diversa ha decidido o se ha visto impelido a disfrutar solo en parte.”. Y es por ello, que el Tribunal considera la cláusula abusiva y, en consecuencia, contraria a Derecho.

En la comercialización de sus servicios de transporte aéreo y dentro de sus políticas de precios, las compañías aéreas han venido haciendo uso frecuente de la denominada cláusula no show, en virtud de la cual el pasajero, para poder disfrutar de la totalidad de los tramos de vuelo comprendidos en el billete de transporte aéreo, debía, efectivamente, hacer uso obligatoriamente de todos esos tramos, por el orden que aparecían en el billete, so pena, caso de no hacer uso de uno de ellos, de no poder disfrutar de los sucesivos tramos, al quedar el billete cancelado. Este tipo de producto, regido por la citada cláusula no show, era generalmente más ventajoso para el pasajero, dado que el precio a pagar era inferior al que debería de haber pagado por la contratación, por separado, de los vuelos comprendidos en el billete con cláusula no show. Y de hecho, la oferta de este tipo de billetes solía ofrecerse por las compañías aéreas de forma promocional.

La Sala 1ª del Tribunal Supremo, en el razonamiento expuesto en el Fundamento de Derecho Sexto de su sentencia, señala que conforme al artículo 1.169 del Código Civil Español “...no pueda (e)) compelerse al acreedor a recibir parcialmente las prestaciones en que consista la obligación

no priva al acreedor a utilizar solo en parte las prestaciones a que tiene derecho, en tanto que no cause un perjuicio injustificado al deudor.”.



**INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO
AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN
COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)**



Committee on the
Peaceful Uses of
Outer Space

Comisión
Latinoamericana
de Aviación Civil



Con todos los respetos que merece a este autor tanto la Sala Primera del Alto Tribunal, como su indicada sentencia, y sea dicho con el único ánimo de sana crítica, el pronunciamiento judicial parece ignorar que hay otros preceptos legales que pudieran avalar que la citada cláusula sí que se ajusta a Derecho.

Y en este sentido, dentro del propio Código Civil Español, su artículo 1.114, sí reconoce las obligaciones sujetas a condición, al establecer que "...en las obligaciones condicionales la adquisición de los derechos, así como la resolución o pérdida de los ya adquiridos, dependerán del acontecimiento que constituya la condición.". Siendo evidente, para el presente caso, que el reconocimiento por la transportista al pasajero del derecho a utilizar cualquiera de los tramos de vuelos del billete, queda sujeta que dicho pasajero haga uso de todos los tramos, por el orden contenido en dicho billete.

Por otra parte, la libertad en la fijación de tarifas y condiciones de éstas, es algo plenamente reconocido por el Derecho de la Unión Europea, concretamente en el artículo 22 del Reglamento 1008/2008, de 24 de septiembre de 2.008.

Y finalmente, en cuanto a la acomodación de la cláusula a lo dispuesto en la normativa de consumo, debe considerarse que el concepto de cláusula abusiva, establecido en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, considera, en su artículo 82, párrafo primero, la existencia de una cláusula abusiva, en todas aquellas "...estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquéllas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato.". En el presente caso, y como queda dicho, los servicios de transporte aéreo, comercializados bajo esa cláusula, ofrecen al pasajero un precio mucho más reducido que el que, normalmente, podrían conseguir adquiriendo, por separado, cada uno de tales vuelos, por lo que cabe apreciar la existencia de una evidente ventaja para el pasajero, y nunca un desequilibrio importante de sus derechos.

En todo caso, y para concluir, ahí queda esa sentencia, que, sin lugar a dudas, va a traer consecuencias importantes, pues es previsible que la misma, aunque no constituye aun doctrina jurisprudencial, sea seguida por los Juzgados españoles.

NOTIDAE, Dirección: María del Ángel Iglesias Vázquez