



# 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:

Hace un año, asumí con ilusión el apasionante reto de dirigir este Instituto y continuar la encomiable labor que mis ilustres predecesores comenzaron y desarrollaron, desde que en 1960 fuera creado. Desde 1974, el Instituto es Miembro Observador de la CLAC; en 1976 obtuvimos el estatus de Organismo Consultivo de Naciones Unidas y desde 2012 es Observador Permanente del COPUOS. Nada de ello hubiera sido posible sin vuestra fe en este Instituto y el trabajo que en el seno del mismo habéis desarrollado.

Después de las Jornadas que de forma tan exitosa se han celebrado en Santiago de Chile y como resultado de las mismas, tenemos ante nosotros un camino lleno de ilusión y trabajo. Para comenzar, os enviamos ya este primer NOTIDAE (Noticias (Derecho Aeronáutico y Espacial) que iniciamos ahora con la esperanza de que sirva de estrecha unión y colaboración entre todos los que formamos parte de este Instituto.

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

En este nuevo canal de comunicación queremos invitaros a que nos hagáis partícipes de vuestras actividades académicas y profesionales, así como de las novedades bibliográficas, legislativas y jurisprudenciales que acontezcan y consideréis de interés para todos.

NOTIDAE ha de servir también para que, en forma de artículos breves, los miembros del Instituto podamos reflexionar conjuntamente sobre cuestiones de actualidad. La sección *Reflexiones* quiere ser un foro abierto de debate permanente.

*Santiago Ripol Carulla, Presidente*



## 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



---

### ***XLIV JORNADAS - Santiago de Chile***

---

Del 25 al 28 de septiembre hemos celebrado con un éxito considerable las XLIV Jornadas del Instituto en Santiago de Chile. En breve recibiréis información detallada de las ponencias, comunicaciones presentadas y conclusiones aprobadas.

El recuerdo de nuestro siempre querido amigo y compañero Álvaro Lisboa, que tanto contribuyera al estudio y difusión del Derecho Aeronáutico, estuvo presente en todo momento, así como los de nuestros estimables Julio Ferradas, Vicepresidente, y Jorge Rubén Rosas Abregó, Vicepresidente de Honor del Instituto. Ambos, siempre en el recuerdo.

El Consejo Directivo del Instituto agradece a D. Jaime Binder Rosas y sus colaboradores de la Junta Aeronáutica Civil de Chile su inestimable colaboración y buen hacer en la organización de las Jornadas.

---

### ***ACTIVIDADES DEL INSTITUTO***

---

Con fecha 16 de marzo de 2017 tuvo lugar la Jornada sobre el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021. Dada la importancia de este documento, que desarrolla el marco normativo de los aeropuertos españoles para los próximos años, el Instituto organizó, junto con la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio esta sesión en la que, tras la presentación oficial del documento por el Ministerio de Fomento, se procedió a su valoración por AENA, y la Asociación de Líneas Aéreas, ALA.

Organizada por la Sección de Derecho Aeronáutico que dirige Elisa González Ferreiro, Directora del Centro de Estudios, tuvo lugar en el Ilustre Colegio de Abogados de Madrid el pasado 12 de junio la charla-coloquio conferencia "El marco tarifario en gestión aeroportuaria. Análisis de la capacidad de gestión en AENA al aprobarse el DORA 2017".

---

### ***ACTIVIDADES DE NUESTROS ASOCIADOS***

---

Durante los días 21 a 23 de junio, algunos de nuestros miembros asistieron o participaron en Varsovia, Polonia, en las XLI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y en el X Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico, organizados por la Universidad Lazarski y la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial – ALADA, así como en el Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico que tuvo lugar en la Universidad Complutense de Madrid los días 27 y 28 de junio de 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



Doña Elvira Prado Alegre defendió el pasado 14 de junio su tesis doctoral bajo el título “Los Estados de la Unión Europea frente a los grandes retos del derecho internacional del espacio”, obteniendo la máxima calificación de Sobresaliente cum Laude. Su director de tesis fue el profesor Pastor Palomar, de la Universidad Rey Juan Carlos. El Tribunal estuvo conformado por el prof. Juan M. Faramiñán, (como Presidente), el Presidente de este Instituto y catedrático, prof. Santiago Ripol, y los profesores Jiménez, Martínez Capdevila y Cano.

La Dra. Maureen Williams continúa haciendo una importante labor en el ámbito internacional, de la que destacamos su participación en las actividades del *Institut International de Droit Spatial*, como Co-directora de esta institución, presentando su trabajo y propuesta (hoy en plena ejecución), de agregar oficialmente a la agenda el estudio sobre *cyber law* y sus relaciones con el derecho internacional contemporáneo y, particularmente, con el Derecho del Espacio y la seguridad ambiental. Asimismo investiga estos nuevos desafíos como miembro del *Royal Institute of International Affairs*. Participa actualmente, por invitación de COPUOS, en el *United Nations Action Team on Exploration and Innovation* con la mira en *UNISPACE + 50* y selección de temas prioritarios a incluir en esas agendas. Además, como presidente de la *Space Law Committee* de la *International Law Association (ILA)*, se encuentra revisando, con los miembros integrantes, las propuestas a ser presentadas a la 78ª Conferencia de la ILA en *Sydney* en agosto de 2018.

Nuestra compañera del Paraguay, Hebe Romero, participó en la Reunión de Expertos - Espacio para Mujeres, organizado por UNOOSA y ONU Mujeres, en Nueva York, representando a la Agencia Espacial del Paraguay, lo que quedó plasmado en el compromiso para el seguimiento y preparatoria a UNISPACE+50 (Viena 2018).

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

### **OTRAS NOVEDADES**

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

#### COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL:

Próximas actividades: -

Tecnologías en materia AVSEC” (CLAC - TSA); Washington, EE. UU. 13 - 17 de noviembre.

### **NOVEDADES LEGISLATIVAS JURISPRUDENCIALES**

- Con fecha 25 de mayo del presente año, el Tribunal Supremo Federal de Brasil, (Plenário do Supremo Tribunal Federal) dictó una interesante sentencia relacionada con el sistema Varsovia y Montreal.

<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=344530>.



## 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



- El transporte aéreo y el consumidor. Sentencia TJUE. Asunto C-302/16 (Bas Jacob Adriaan Krijgsmann/Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV) de 11 de mayo de 2017.
- Aviation: Commission is taking the European drone sector to new heights: 16/06/2017 - The Single European Sky Air traffic management Research Joint Undertaking has today unveiled its blueprint to make drone use in low-level airspace safe, secure and environmentally friendly.

[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-17-1605\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1605_en.htm).

- European Commission - Press release Brussels, 16 June 2017 The Single European Sky Air traffic management Research Joint Undertaking has today unveiled its blueprint to make drone use in low-level airspace safe, secure and environmentally friendly.

[https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar_en).

- La Unión Europea da el primer paso hacia una regulación común sobre los drones: en <https://www.sesarju.eu/u-space-blueprint>.

- Go-ahead for EU talks with US to extend air transport lease arrangements

<http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/05/11-eu-us-talks-to-extend-air-transport-lease-arrangements/>.

- INDRA desarrolla un sistema de detección e inhibición de RPAS:

<http://www.infodron.es/id/2017/03/16/noticia-indra-desarrolla-sistema-detectar-inhibir-drones.html>.

La Dra. Castro Alvarado, de Honduras nos informa de las siguientes actualizaciones en el Derecho Aeronáutico Hondureño:

- Resolución de aprobación de la Regulación sobre Procedimiento de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos, en Diario Oficial de la República de Honduras. Sábado 24 de Junio del 2017.

- Resolución de Aprobación de la Regulación, Investigación de Accidentes e Incidentes, en Diario Oficial de la República de Honduras. Sábado 1 de Julio del 2017.

---

### NOVEDADES BIBLIOGRAFICAS

---

Menéndez Menéndez, Adolfo y Fanego Otero, J. David, *La regulación de la industria aeronáutica*. Madrid, Editorial Civitas, S.A., 2107.

VVAA, Luis Utrilla (Coord), *Historia del Transporte Aéreo en España (1919-1940)*. Tomo I. Patrocinado por la Fundación ENAIRE y con la colaboración de la Sociedad Aeronáutica Española y la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana.





# 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



Martínez Valinotti, Inés y Romero, Hebe, *Derecho Espacial, su desarrollo progresivo*. Colección Estudios Internacionales. Asunción del Paraguay. 2017.

Guerrero Lebrón, MJ y Peinado Gracias JI (Dirs), *El Derecho aéreo entre lo público y lo privado (Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad)*, Sevilla, UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA, 2017.

---

## **CORRESPONSALÍAS**

---

Invitamos cordialmente a nuestros corresponsales y demás miembros del Instituto, nos hagan llegar las noticias que consideren relevantes, a fin de incluirlas en el próximo número de NOTIDAE.

---

## **REFLEXIONES**

---

### ***Español, ¿Lengua proscrita?***

*Por Barsen García-López Hernández*



En la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, o como se denomina, Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944, se utilizan las lenguas inglesa, francesa y española, y en su disposición última se recoge que las versiones en estas tres lenguas son igualmente auténticas. las Naciones Unidas (O.N.U.)

Estas tres lenguas, son las utilizadas para todos y cada uno de los documentos que la OACI elabora.

Más tarde en 1972 se incluye la lengua rusa y la lengua árabe con limitaciones, y en 1989 se introduce el uso de la lengua china.

Hoy los idiomas utilizados por la OACI son; Español, Inglés, Francés, Ruso, Chino y Árabe.

No es de recibo, que siendo el español idioma OACI, si quieres conseguir cualquier documento de esta organización en España, haya que pedirlo a Estados Unidos o América Latina dado que los idiomas de edición en Europa son inglés y francés, imposición por cierto del País de habla inglesa, y dejadez del de habla española.

Es por lo menos curioso que en la actualidad, y sin un estudio serio y profesional, se decida que en España se vaya a prohibir hablar español en los aeropuertos en los que se registren más de 50.000 operaciones anuales de tráfico aéreo instrumental.



## 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



Más curioso es, que en cualquier otro país de habla hispana puedas seguir utilizando la lengua que utilizan millones de personas, y en su país de origen se prohíba sin excepción en los aeropuertos en los que operan a diario cientos de aeronaves con tripulaciones hispanoparlantes.

Pero lo que raya en lo absurdo es que pudiendo solicitar una excepción a la norma que va a modificar el Reglamento de Circulación Aérea (RCA) basado en la parte C del reglamento europeo SERA (*Standardised European Rules of the Air*), como Francia y Portugal solicitan, España no vea conveniente hacerlo.

Bien es cierto que hace unos 12 años, se comenzó a intentar imponer por parte de empresas anglosajonas de ATC la utilización obligatoria y exclusiva del idioma inglés en todo el espacio aéreo europeo. Desde nuestros sindicatos de pilotos franceses y españoles, se les dieron suficientes ejemplos de lo que realmente se tenía que hacer, que las comunicaciones se realizaran con las normas emitidas por OACI en cuanto a dicción y uso del vocabulario correcto, pues era denigrante que en control del aeropuerto de Londres Heathrow se pidiera por parte de un avión de British Airways por tres veces que el controlador inglés repitiera su autorización, pues un inglés no era capaz de entender a otro inglés, su acento de Liverpool no era el más correcto para usar en un medio en el que se debe hablar de forma clara sin comerse la mitad de las letras.

El peor accidente aéreo de la historia (Los Rodeos) se produjo hablando todos los intervinientes en las comunicaciones en el mismo idioma, inglés.

Supongamos que en cualquiera de los aeropuertos en los que se va a imponer esa norma, hay varios tráficos, todos los pilotos hablan español por ser su lengua materna, los controladores son españoles, y no hay ningún tráfico que no sea hispanohablante, caso habitual en muchos momentos del día.

Imaginemos un caso más grave, una situación de emergencia de un vuelo con una tripulación española o de cualquier país de habla hispana aproximándose al aeropuerto de Barajas, controladores españoles, servicios de emergencia españoles (bomberos, personal sanitario, personal de aeropuerto, personal de seguridad).

En cualquiera de los dos casos, tanto los controladores como los comandantes de los vuelos que han hablado en su lengua materna, pueden perder sus licencias por una imposición sin un estudio sobre la seguridad que supone el establecer las comunicaciones en un idioma aceptado por OACI y que es en el que mejor se pueden entender y realizar las comunicaciones más seguras y fluidas.

El controlador aéreo, es la persona que sabe los tráficos que tiene bajo su control, sabe en qué momento puede existir un problema entre dos o más aeronaves, y es quien debe asegurar que las comunicaciones sean debidamente comprendidas para evitar un incidente o accidente.



## 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



El piloto debe entender y hacerse entender perfectamente, y en muchos casos el idioma materno es el único vehículo de comunicación fiable, más en los casos en los que existe un problema grave en el avión, o un conflicto entre aeronaves.

Si los controladores y pilotos, en su estudio realizado en los años 2014 y 2015, determinaron que no se aporta seguridad con la obligación de usar un idioma determinado, sino todo lo contrario, estamos en la imposición por determinados motivos, que aquellos que son los especialistas, los que viven el día a día de la operación, aquellos a los que se ignora al elaborar la norma, no entienden una norma que puede suponer una merma en la seguridad de las operaciones aéreas.

El viernes 29 de septiembre, en una reunión realizada en el Ministerio de Fomento entre los sindicatos de pilotos (SEPLA), controladores (USCA) y la DGAC, se pacta la comunicación a la Comisión Europea de la diferencia al SERA 14015, que permitirá utilizar el español en las comunicaciones cuando, a juicio del controlador, o del comandante de aeronave, así lo permita el escenario operacional.

La propuesta normativa de modificación del RCA queda como sigue:

### 1, Idioma que debe usarse.

1.1 Las comunicaciones aeroterrestre en radiofonía se efectuarán en el idioma que la estación terrestre usa normalmente, o en inglés.

*Nota.- El idioma normalmente usado por la estación en tierra no tiene que ser necesariamente el del Estado en que está emplazada. Podría convenirse regionalmente en un idioma común como requisito para las estaciones terrestres de la región en cuestión.*

1.2 Se usará el inglés a petición de toda estación de aeronave en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales.

1.3 Sin perjuicio de lo dispuesto en el 1.2, salvo en los casos y circunstancias particulares exceptuadas en el apartado 1.4, se podrá utilizar el idioma español en las comunicaciones radiotelefónicas, cuando a criterio del controlador así lo aconseje el escenario operacional.

1.4 En situaciones de emergencia sobrevenida o cuando a juicio del comandante de la aeronave la seguridad de la operación de vuelo se vea comprometida, éste podrá apartarse de lo establecido en los apartados anteriores.

*NOTIDAE, Dirección: María del Ángel Iglesias Vázquez*