



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:



Nuevamente tengo el honor de dirigirme a todos vosotros. Quiero, lo primero de todo, agradecer el esfuerzo efectuado enviándonos noticias que reamente están resultando de gran interés y que hacen de este Notidae un efectivo canal de comunicación e información.

Hemos ido recibiendo de nuestros corresponsales diversos acontecimientos de interés que insertamos.

El día 5 de abril celebramos la reunión del Consejo Directivo. En este número os damos cuenta de las decisiones adoptadas. Quizás la más importante es que ya tenemos fecha y lugar de las próximas Jornadas del Instituto.

Santiago Ripol Carulla, Presidente

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

Del 6 al 9 de noviembre celebraremos en la Ciudad de Buenos Aires las XLV Jornadas de las que os iremos dando oportuna cuenta.

Hernán Adrián Gómez, Griselda Capaldo y Carlos María Vasallo son los organizadores de este encuentro.

En el Consejo Directivo se confirmaron las fechas del evento y la sede de las sesiones de las Jornadas, que tendrán lugar en la Universidad del Buenos Aires y la Universidad del Salvador, donde se celebrará la última sesión y la Asamblea General del Instituto.

El programa, que resultará de gran interés, se está ultimando en estos momentos y en cuanto se confirme os lo haremos llegar.

Por favor, reservad estas fechas en vuestra agenda para que podamos encontrarnos allí.



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

SEMINARIO DE DRONES

El pasado 12 de abril el Instituto, en colaboración con la ETSIAE, organizó la Jornada sobre la regulación de los RPAS en España. El nuevo esquema regulatorio y el RD 1036/2017.

El programa se halla disponible en el siguiente link:

<http://www.instibaerospa.org/cont/docs/ProgramaJornadaRPAS.pdf>

El novísimo marco regulador fue objeto de análisis de dicha jornada en la que al mismo tiempo que se vislumbra el siguiente paso en la regulación del espacio aéreo, se profundiza en las oportunidades que se abren a la utilización de los sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota en España y en los retos a los que se enfrenta la industria.

La jornada tuvo muy buena acogida. El acto de apertura de la jornada corrió a cargo del presidente del IIDAEC, Santiago Ripol; el director general de ENAIRE, Ángel Luis Arias, y el director de la ETSIAE, Javier Crespo. Se contó con contará con la presencia del director general de Aviación Civil, la directora de Seguridad de Aeronaves de AESA y el jefe del departamento de soporte a ruta y TMA de ENAIRE. dos representantes de Argentina y Chile hablaron de la regulación de RPAS en Iberoamérica, Carlos Vasallo y Tito Lorenzo. La Conferencia del Dr. Carlos Vassallo en la Jornada de RPAS puede verse en este enlace: https://www.youtube.com/watch?v=gYc_W3dy-Vs&feature=youtu.be

Participaron así, tres ponentes de las instituciones aeronáuticas españolas que ofrecieron una visión general del marco normativo de los RPAS en España; dos representantes de las fuerzas de seguridad y policía españolas que disertaron sobre este ámbito relacionado con el uso de los drones y finalmente, tres directivos de empresas del sector expusieron las realidades y expectativas de estos. Asistieron ochenta personas, lo que dio lugar a un interesante debate

La Jornada respondió a los imparables avances en el mercado de las aeronaves remotamente tripuladas (RPAS), cuyo potencial y múltiples posibilidades de uso precisan de una pareja regulación de su operación. Son heterogéneos los problemas que su uso presentan, pues “si bien los RPAS son aeronaves, y como tales están sujetas a la normativa aeronáutica, sus características de manejo a distancia, posibilidad de despegue y aterrizaje en espacios muy reducidos y sin acondicionar, hacen necesario implementar unas nuevas reglas específicas para que su utilización no sea causa de accidentes, ni atenten contra el derecho inalienable a la intimidad

CONSEJO DIRECTIVO (05.04.18)

Como se ha indicado, la principal decisión adoptada por el Consejo fue la aprobación de la fecha y lugar de celebración de las XLV Jornadas.



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



Griselda Capaldo y Carlos María Vassallo, que se conectaron por Skype, dieron cuenta del estado de organización de estas. El Consejo manifestó su plena confianza en estas tareas organizativas.

Se recordó que durante el período entre las Asambleas Generales de los años 2017 – 2018 hay una exención del pago de la matrícula para los nuevos miembros. Se anima a aprovechar esta oportunidad para que lo comunicuéis a vuestros amigos y compañeros de trabajo que estén interesados en la materia del Derecho Aeronáutico y Espacial que quieran incorporarse al Instituto.

ASISTENCIA AL COPUOS (13.04.18)

La Dra. Maureen Williams participó en representación del Instituto en 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) que tuvo lugar en la sede de Naciones Unidas en Viena, entre el 9 y el 20 de abril.

El viernes 13 de abril el presidente del Instituto asistió a este encuentro, donde, además de contactar con autoridades del COPUOS y representantes de diferentes estados, intervino en la sesión correspondiente haciendo una presentación del Instituto Iberoamericano, de la que se adjunta link de audio <https://icms.unov.org/CarbonWeb/public/oosa/speakerslog/819d4905-487c-4215-9c2e-1a5d6b7c16d5>

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

ASISTENCIA A LA CLAC (5.04.18)

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

El día 5 de abril tuvo lugar en Santiago de Chile la Cuadragésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/40). Reunión del Grupo de Gestión. A este encuentro asistió en representación del Instituto la Dra. Roxana Corbran, corresponsal de Uruguay.

MESA REDONDA: HACIA UNA POLÍTICA ESPACIAL ESPAÑOLA EN EL MARCO DEL 50 ANIVERSARIO DE UNISPACE

Para el próximo 29 de mayo el Instituto está organizando una mesa redonda titulada "Hacia una política espacial española en el marco del 50 aniversario de UNISPACE". Esta actividad tendrá lugar en el Casino de Madrid, a las 19.00h.

En el mismo acto tendrá lugar, además, la presentación de la publicación de la tesis doctoral de uno de nuestros miembros la Dra. Elvira Prado: "Los Estados de la UE 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

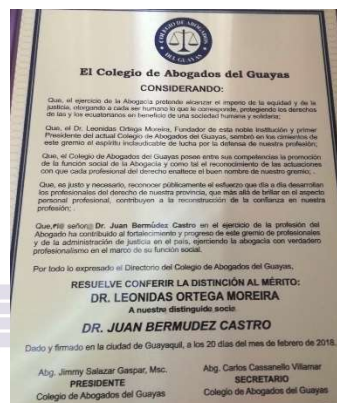
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil



ACTIVIDADES DE NUESTROS ASOCIADOS

El Dr. Juan Bermúdez Castro, Vocal del Consejo Directivo, y Corresponsal del Instituto en Ecuador, ha recibido del Colegio de Abogados del Guayaquil, Placa Distinción al Mérito por su contribución a fortalecimiento y progreso de la Administración de Justicia destacando su meritoria labor profesional en el marco de su función social.

Sirvan estas líneas para darle nuestra más sincera enhorabuena.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE OTRAS NOVEDADES COMERCIAL

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

ALTAS:

Tenemos la gran satisfacción de dar la bienvenida a los nuevos miembros de nuestro Instituto: Sr. D. José Miguel Sánchez Bartolomé, asesor legal de la Dirección General de Aviación Civil en España; Sr. D. Álvaro Andrés Erices Bravo, estudiante de Derecho en Argentina y la Sra. Gemma Rodríguez Ariño, inspectora de Trabajo y Seguridad Social, de España.

BIBLIOTECA DIGITAL:

Como ya se comunicó en el número anterior, en el apartado de "Publicaciones" de la página web se están incorporando, en formato digital, casi todos los libros publicados por el Instituto desde el año 1999 hasta la actualidad. Su acceso estará restringido a los miembros del Instituto, que podrán descargarlos pinchando sobre el título e introduciendo sus claves personales.

Para correspondencia, favor de dirigirse a: secretaria@instibaerospa.org



**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



Cabe destacarse la inminente incorporación del libro:

Vassallo, Carlos María y Martín Silvetti, Juan: Premio Luis Tapia Salinas. Cincuenta años del Instituto. Adrián Gómez, Hernán: Premio Cayetano Aguay. Modalidades de contratación de Aeronaves. Madrid, 2018.

A continuación, se recoge la relación de los libros que están disponibles:

Nº	AÑO	TÍTULO
1	1999	JORNADAS IBEROAMERICANAS, Tomo I
2	1999	JORNADAS IBEROAMERICANAS, Tomo II
3	2002	XXXI JORNADAS IBEROAMERICANAS. BARCELONA, 2002.
4	2002	SEMINARIO DE LEGISLACIÓN AERONÁUTICA
5	2003	SEMINARIO DE DERECHO AERONÁUTICO
6	2005	PREMIOS CENTENARIO DE LA AVIACIÓN
7	2006	RIPOL, Santiago: EL DERECHO INTERNACIONAL DE LA NAVEGACIÓN AÉREA.
8	2006	HOMENAJE A MIEMBROS EMINENTES
9	2007	GONZÁLEZ FERREIRO, Elisa: LA ESTACIÓN ESPACIAL INTERNACIONAL. RÉGIMEN JURÍDICO. Madrid, 2007.
10	2007	SEMINARIO DE ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO AERONÁUTICO. Madrid, 2007
11	2008	HOMENAJE AL DR. ENRIQUE MAPELLI. Madrid, 2008
12	2008	XXXVI JORNADAS IBEROAMERICANAS. Madrid, 2007
13	2008	HERNÁNDEZ CAMPOS, Raúl: SAFETY & SECURITY. Madrid, 2008 (TESIS RAÚL HERNÁNDEZ)
14	2008	XXXII JORNADAS IBEROAMERICANAS. URUGUAY. Montevideo, 2003
15	2009	SEMINARIO SOBRE SEGURIDAD Y TRANSPORTE AÉREO. Madrid, 2009
16	2010	CINCUENTENARIO DE LAS PRIMERAS JORNADAS IBEROAMERICANAS. Madrid, 2010.
17	2010	SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS. Madrid, 2001
18	2011	GONZÁLEZ FERREIRO, Elisa y MORO AGUILAR, Rafael: CURSO GENERAL SOBRE DERECHO ESPACIAL. Madrid, 2011 (ELISA Y RAFAEL MORO)
19	2012	II SEMINARIO SOBRE ACTIVIDADES ESPACIALES Y DERECHO.
20	2012	XL JORNADAS IBEROAMERICANAS. Cádiz, 2012
21	2013	III SEMINARIO SOBRE ACTIVIDADES ESPACIALES Y DERECHO.
22	2014	XLI JORNADAS IBEROAMERICANAS. Madrid, 2014
23	2015	IV SEMINARIO SOBRE ACTIVIDADES ESPACIALES Y DERECHO.



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



24	2015	ETTAOUSSI DOUDOUH, Labib: LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN (TESIS LABIB)
25	2016	CURSO DE DERECHO AERONÁUTICO PRÁCTICO PARA OPERADORES AÉREOS.
26	2017	XLIII JORNADAS IBEROAMERICANAS. Madrid – Alcalá de Henares, 2016.
27	2017	EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA LUNA. PROPUESTA DE UN OBSERVATORIO LUNAR.
28	2018	VASSALLO, Carlos María Y MARTÍN SILVETTI, Juan: PREMIO LUIS TAPIA SALINAS. CINCUENTA AÑOS DEL INSTITUTO. ADRIÁN GÓMEZ, Hernán: PREMIO CAYETANO AGUAYO. MODALIDADES DE CONTRATACIÓN DE AERONAVES. MADRID, 2018.

NUEVA FORMA DE PAGO CON PAYPAL

Se recuerda que la Asamblea General de Santiago de Chile, de 28 de septiembre de 2017, acordó por unanimidad unificar en una sola divisa, (euros), el cobro de las cuotas del Instituto a partir de 2018 y la eliminación temporal de la cuota de ingreso hasta las Jornadas de 2018.

Por otra parte, el reciente Consejo Directivo de Madrid, de 5 de abril aprobó incorporar una nueva modalidad de pago a través de Paypal, líder internacional de pagos por Internet.

Esta modalidad de pago, que supone un importante avance para evitar los elevados costes de las transferencias bancarias internacionales ya está operativa en nuestra página web con un incremento del 4,5% del importe a pagar (incluidos todos los gastos).

Tabla de referencias a modo de ejemplo:

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

Procedimiento para esta forma de pago:

1. Acceder a la web del Instituto: www.instibaerospa.org
2. Seguir el siguiente proceso: INSTITUTO > CÓMO HACERSE MIEMBRO > FORMAS DE PAGO > PAGO MEDIANTE PAYPAL
3. Al pinchar sobre el enlace se abre la pasarela de pago donde el interesado podrá elegir “pago con tarjeta de crédito”, o bien mediante una cuenta personal de PayPal de quien realiza el pago, para lo que introducirá sus datos.



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 INTERNACIONALES

PARAGUAY-CONGRESO IAF

En el marco de las actividades de la IAF, la *Global Space Applications Conference*, GLAC 2018, se celebrará en Montevideo, Uruguay siendo la primera vez que la IAF celebra un evento así en Sudamérica y en concreto en este país. El evento está coorganizado con el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (CIDA-E), miembro de la IAF desde 1985 y uno de los diez miembros de la IAF en América del Sur.

Esta conferencia representa la continuación de la GLAC 2014 que se organizó en París, Francia. Durante estos cuatro años transcurridos desde el GLAC anterior, la comunidad internacional de aplicaciones basadas en satélites ha avanzado significativamente con nuevos planes y desarrollos y, por lo tanto, será un momento muy oportuno hacer un balance de los avances y emprender una perspectiva del futuro de las aplicaciones espaciales a escala global,



NOVEDADES LEGISLATIVAS Y JURISPRUDENCIALES

LEGISLACIÓN.

ESPAÑA:

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha anunciado una bajada del 12% en 2019 de la tarifa de ruta de ENAIRE, la empresa que gestiona la navegación aérea en España. El anuncio se produjo en la jornada de apertura del *World ATM Congress* que se celebra en Madrid, con la asistencia de 7.500 profesionales procedentes de 133 países, 225 empresas del sector aeronáutico y 80 proveedores de navegación aérea. Con esta reducción, que se suma a la bajada del 3% de 2018, ENAIRE va a tener una de las tasas de ruta más bajas y, por lo tanto, más competitivas de los principales proveedores europeos de navegación aérea.

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) ha desarrollado una herramienta, destinada a los pilotos de aviación general, para ayudarlos a volar de manera segura a través de consejos que da una instructora virtual de vuelo, *Sunny Swift*, sobre buenas prácticas sencillas que ayudan a mejorar la seguridad.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha definido los requisitos mínimos necesarios para obtener la calificación de radiofonista necesaria para algunas actividades como pilotos de drones, tal como se contempla en la nueva normativa de drones aprobada en diciembre del año pasado a través del Real Decreto 1036/2017 y que concede tres meses para adaptarse a la nueva regulación. Además, La Agencia Europea de Seguridad



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 (EASA) ha publicado la primera Opinión Formal sobre operaciones seguras para pequeños drones en Europa, y que supone “un trampolín importante” para mantener las operaciones de drones a salvo y de forma segura, así como para construir un marco regulatorio más amplio.

BRASIL

Nuestro corresponsal en Brasil, Dr. José Gabriel Assis de Almeida nos hace llegar la aprobación por parte del Congreso Nacional, Congresso Nacional brasileiro (Câmara dos Deputados e Senado) la aprobación con fecha 7 de marzo de un Acuerdo de Servicios Aéreos entre este país y los Estados Unidos de América que adopta un régimen de “open skies”. Del mismo, puede hallarse más información en el siguiente link: <https://g1.globo.com/economia/noticia/senado-aprova-acordo-de-ceus-abertos-entre-brasil-e-estados-unidos.ghtml>

Por otra parte, el Gobierno brasileño está debatiendo una medida que contribuirá a liberalizar en gran medida el mercado de la aviación, al permitir que extranjeros puedan llegar a ser titulares de 100% del capital social de compañías aéreas brasileñas que hagan transporte regular de pasajeros y carga. Puede hallarse más información en el siguiente link: <https://oglobo.globo.com/economia/governo-busca-caminho-para-aprovar-aumento-do-capital-estrangeiro-na-aviacao-civil-22470806>

CHILE

El pasado 12 de junio se publicó en el Diario Oficial de Chile el decreto con el que se elimina unilateralmente el cobro de derechos de reciprocidad por tarjeta de turismo a los nacionales de México que ingresan a Chile por vía aérea. De esta manera los cerca de 50.000 turistas mexicanos que visitan anualmente Chile ya no deberán pagar US\$ 23 como reciprocidad por la suma que los viajeros chilenos deben pagar al arribar a México.

De otro lado, Chile continúa su política liberalizadora al haber logrado la celebración de nueve acuerdos de servicios aéreos con amplia concesión de libertades, en el marco de la política de cielos abiertos sustentada por el país. Ello tuvo lugar en la reciente Conferencia sobre negociación de derechos de tráfico ICAN 2017, organizada por la OACI y realizada en la ciudad de Colombo, capital de Sri Lanka.

JURISPRUDENCIA

BRASIL

Plenário: Recurso Extraordinário com agravo 766.618 São Paulo, Recurso 766.618 Recte. (s) : Air Canada. direito do consumidor. transporte aéreo internacional. conflito entre lei e tratado. indenização. prazo prescricional previsto em Convenção Internacional. aplicabilidade Convenções de Varsóvia e Montreal



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



Recurso Extraordinario 636.331 Rio de Janeiro, Societé Air France, *am. curiae*. : IATA - International Air Transport Association e outro(a/s) y American Airlines Inc

CHILE

Destacamos tres sentencias judiciales dictadas durante 2017 por la Iltma. Corte de Apelaciones de Antofagasta, las que han incidido en materias aeronáuticas de relevancia.

1) El primero de estos fallos fue emitido en los autos Rol N° 1.356-2017 con fecha 10 de julio de 2017, con motivo de un amparo constitucional presentado por comunidades indígenas de la zona de San Pedro de Atacama, las cuales impugnaban las autorizaciones extendidas por la DGAC a tres empresas operadoras de globos aerostáticos para observación turística. La reclamación se basó principalmente en la omisión de los procedimientos de consulta indígena contemplados en el Convenio 169 de la OIT, lo que se estimaba perjudicial para el valor arqueológico y cultural de los lugares sobrevolados y de las comunidades que habitan en ellos. Concluye la Corte que, a fin de restablecer el derecho, se hace necesario dejar sin efecto los certificados de operación aérea (AOC) concedidos a las empresas recurridas mientras la DGAC no disponga los trámites necesarios para cumplir con la consulta previa a la comunidad atacameña, con la finalidad de llegar a acuerdos con esta u obtener su consentimiento para que se efectúen los vuelos en globos aerostáticos. Elevada en apelación ante la Excma. Corte Suprema, la sentencia fue confirmada.

2) Con fecha 15 de septiembre la misma Corte de Apelaciones, en los autos Rol N° 81-2017, condena una aerolínea a indemnizar a un pasajero que fue obligado por la fuerza y con escándalo a descender de un avión próximo a despegar, exponiéndose a una situación humillante ante el resto de quienes se encontraban a bordo, lo cual fue calificado por la Corte como un daño moral que afectó a su honra y dignidad. La aerolínea argumentó que era necesario aplicar tan extrema medida con el objeto de exigir al pasajero el pago de un sobreprecio por utilizar solamente el tramo de vuelta sin haber utilizado el tramo de ida. La Corte estima que fue la propia aerolínea la culpable de generar el incordio, al haber extendido la tarjeta de embarque al pasajero cuando éste se presentó al mesón, sin advertirle en ese momento las consecuencias de no haber tomado el vuelo de ida y querer usar el de regreso (se acompaña un comentario en extenso sobre esta sentencia).

3) Por último, mediante sentencia de fecha 16 de octubre en autos Rol N° 109-2017, La Corte de Antofagasta tiene ocasión de profundizar uno de los aspectos del fallo anterior, al pronunciarse en alzada sobre la demanda de otro pasajero al que se le negó el embarque, sin derecho a reembolso, por no haber utilizado el itinerario completo del vuelo, sino sólo el tramo de regreso, condición que formaba parte del respectivo contrato de transporte aéreo. La Corte razona sosteniendo que el consumidor paga un pasaje que comprende dos tramos e impedirle tomar uno de ellos si por alguna razón no se ha tomado el otro, constituye, de cara a la contraprestación a favor de la aerolínea, un grave y abusivo desequilibrio, al conferir derechos y facultades desorbitantes para que el transportador pueda dejar sin efecto o modificar a su solo arbitrio el contrato, o suspender unilateralmente su ejecución, incrementando las obligaciones del adherente. Agrega la resolución que no obsta a lo anterior el hecho de que estas condiciones hayan sido debidamente informadas al pasajero, pues lo que se ha infringido es la buena fe contractual.



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



ESPAÑA:

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional ha anulado el IV Convenio Colectivo de Air Nostrum para su personal de Tierra y Tripulantes de Cabina de Pasajeros al no reunir los requisitos legales exigibles. Puede encontrarse información más detallada en el siguiente enlace:

http://www.iustel.com/diario_del_derecho/noticia.asp?ref_iustel=1176426&utm_source=DD&utm_medium=email&nl=1&utm_campaign=24/4/2018

UNIÓN EUROPEA

Sentencia recaída en los asuntos acumulados C-274/16, C-447/16 and C-448/16 Flightright GmbH v Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA Roland Becker v Hainan Airlines Co. Ltd Mohamed Barkan, Souad Asbai, Assia Barkan, Zakaria Barkan, Nousaiba Barkan v Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA.

Huelga de personal de una compañía aérea. Obligación de indemnización: Con fecha 17 de abril de 2018, el Tribunal de Justicia (Unión Europea) se pronunció en el asunto [STIUE nº C-195/17](#) (link activo) determinando que una "huelga salvaje" del personal de navegación de una compañía aérea no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», por ello no exime de la obligación de indemnización de los correspondientes retrasos y cancelaciones de los vuelos

Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Korneuburg (Austria) el 14 de noviembre de 2017 — Germanwings GmbH / Emina Pedić (Asunto C-636/17), Órgano jurisdiccional remitente Landesgericht Korneuburg, Partes en el procedimiento principal: Apelante: Germanwings GmbH, Apelada: Emina Pedić (O.N.U.)

¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, 1 en el sentido de que «todas las medidas razonables» que ha de haber tomado el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo para evitar la obligación de pagar la compensación establecida en el artículo 7 del Reglamento en caso de circunstancias extraordinarias se han de dirigir únicamente a prevenir las «circunstancias extraordinarias» [en el presente caso, la atribución de un nuevo turno de control de tránsito aéreo o ATC (posterior) por el organismo europeo de vigilancia del espacio aéreo EUROCONTROL], o se exige, además, que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo adopte también las medidas razonables para evitar la cancelación o el gran retraso?

En caso de que sea obligatorio adoptar las medidas razonables para prevenir el propio gran retraso, ¿debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que, para evitar la obligación de pagar la compensación establecida en el



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



artículo 7 del Reglamento, en el caso de un transporte de pasajeros en un vuelo combinado consistente en dos (o más) vuelos el transportista aéreo únicamente debe adoptar las medidas razonables para prevenir el retraso del vuelo que él mismo debe efectuar y que corre el riesgo de sufrir un retraso, o bien debe adoptar también las medidas razonables para prevenir un gran retraso del pasajero individual en su destino final (por ejemplo, estudiando la posibilidad de un cambio de reserva a otra combinación de vuelos)?

¿Deben interpretarse los artículos 5, 6, 7 y 8 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de gran retraso en el destino final, si quiere evitar la obligación de pagar la compensación establecida en el artículo 7 del Reglamento, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo debe alegar y probar que ha adoptado las medidas razonables para cambiar la reserva del pasajero a una combinación de vuelos que previsiblemente le permita alcanzar el destino final sin sufrir un gran retraso?

NOVEDADES BIBLIOGRÁFICAS

Como ya se ha señalado en el apartado de Biblioteca digital, acaba de publicarse el libro de los Premios 2016:

VASSALLO, Carlos María y MARTÍN SILVETTI, Juan: Premio Luis Tapia Salinas. Cincuenta Años del Instituto. ADRIÁN GÓMEZ, Hernán: Premio Cayetano Aguayo. Modalidades de Contratación de Aeronaves. Madrid, 2018.

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

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

CORRESPONSALÍAS

ARGENTINA

En la Audiencia Pública del 6 de septiembre, la aerolínea low cost había pedido 155 rutas y la Autoridad Aeronautica Civil de Argentina por Resolución 1288-E/2017 dio autorización para operar 152 rutas, 73 destinos domésticos y 80 internacionales por un plazo de 15 años. Los destinos internacionales incluyen ciudades de América del Sur, América del Norte, Europa, Asia, Oceanía y África. Norwegian Air Argentina invertirá US\$ 4300 millones para asegurar el desarrollo de sus operaciones en el país, en un plazo de cinco a ocho años. El plan incluye empleo directo para 3200 personas. En el plazo de cinco a doce años, Norwegian Air Argentina proyecta tener una flota de más de 60 aeronaves en el país, de las cuales 50 serán Boeing 737-800 (corto y mediano alcance) y 20 Boeing 787-Dreamliner (largo alcance) que operarían más de 100 rutas y conectarán más de 100



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



aeropuertos, del país y del exterior. Norwegian es la sexta aerolínea de bajo costo más grande del mundo, con 30 millones de pasajeros transportados en 2016. Cuenta con una flota de 145 aviones, con una edad media de 3,6 años, lo que la convierte en una de las flotas más jóvenes del mundo.

La Cia Flybondi, otra low cost con rutas autorizadas, ya cuenta con su primer avión B 737 y están esperando la llegada del segundo. El plan es empezar el 2018 con cinco aviones y esperamos sumar otros 5 antes de finalizar ese año.

Aerolíneas Argentinas hizo la presentación oficial del primer Boeing 737-MAX8 de Latinoamérica que ya opera regularmente su primer servicio entre Aeroparque y Mendoza. El 737 MAX es la aeronave más vendida en la historia de la aeronavegación comercial, superando los 4.000 encargos hasta la fecha. Su bajo costo por asiento y su mayor autonomía (6.510 kilómetros) lo posicionan como el avión idea para el mercado regional, inclusive para destinos de Aerolíneas de Centro América y el Caribe.

El proyecto de ampliación del Aeroparque Jorge Newbery implicará “ganarle” 19 hectáreas al río. La finalidad es poder desplazar a esos nuevos espacios la traza de la Avenida Costanera y un sector de estacionamientos para expandir los edificios terminales y, sobre todo, la plataforma comercial donde estacionan los aviones.

Por otra parte, el director de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), Juan Irigoien, renunció a su cargo el miércoles 13 de diciembre, por pedido del ministro de Transportes. La ANAC es el organismo que regula y controla la aviación de Argentina, y por lo tanto quien llevó adelante todo el proceso de audiencias públicas y de adjudicaciones de rutas que impulsa el Gobierno. Lo sucederá Tomás Insausti, joven abogado, también funcionario actual del gobierno.

URUGUAY

Roxana Corbran nos hace llegar la interesante información de que partir del 1 DE ENERO DE 2018, en Uruguay se puede registrar en forma ON-LINE, los que posean drones, su D.A. O.D. (Dispositivo Aéreo Operado a Distancia). Información detallada puede encontrarse en la Res DINACIA N° 291/2014.



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

RESPONSABILIDAD DE LA AEROLÍNEA EN LA CREACIÓN DE SITUACIONES DE INSUBORDINACIÓN DE PASAJEROS. COMENTARIOS A LA SENTENCIA “ESCANDÓN CON SKY AIRLINE”

David Dueñas Santander (Chile)

Los hechos indican que el pasajero Oscar Escandón adquirió un pasaje ida y regreso desde Santiago a la ciudad de Calama en la empresa Sky Airline. El día del embarque, producto de una demora en la revisión de su equipaje de mano por el personal AVSEC, dicho pasajero no pudo embarcarse en el vuelo previsto. Dado que le era imperativo viajar, adquirió en el acto un nuevo ticket hacia el mismo destino, pero en la aerolínea LATAM, realizando el tramo Santiago-Calama en el vuelo de esta empresa. Llegada la fecha de regreso prevista en el ticket adquirido a Sky Airline, se presenta en el counter de ésta en el Aeropuerto de Calama, ocasión en la que le es expedida una tarjeta de embarque para abordar el vuelo de dicha empresa. Encontrándose ya a bordo y en el asiento asignado, antes del despegue, el pasajero es conminado por la tripulación a abandonar la aeronave. Al negarse a bajar voluntariamente del avión, es forzado a hacerlo por personal de la policía y por funcionarios de seguridad de la DGAC generándose una situación de escándalo. Una vez en tierra, representantes de la compañía le informan que el problema radica en que debía pagar una diferencia de valor en el pasaje, ya que, al no haber utilizado el tramo de ida, estaba impedido de utilizar el tramo de vuelta.

Con fecha 28 de abril de 2017 el Segundo Juzgado de Policía Local de Antofagasta dictó sentencia en los autos Rol N° 3.670-2016, acogiendo la denuncia del pasajero en contra de Sky Airline, y condenó a esta última al pago de una multa a beneficio municipal por infracción a la Ley de Protección a los Consumidores. Asimismo, acogió la demanda civil de indemnización de perjuicios deducida por el denunciante en contra de la misma compañía y condenó a ésta a pagar por concepto de daño moral, a la suma de \$1.400.000 (unos US\$ 2.200.-). Ambas partes se alzaron en apelación en contra de la citada sentencia.

Conociendo de la apelación, la Corte de Antofagasta constata que a la víctima se le permitió el embarque y acceso al avión; luego que estaba ya acomodado y sentado en su asiento, listo para iniciar el viaje, se le llama por altoparlante; al identificarse, se le pide bajar del avión aparentemente sin señalarle las razones de la medida y, al negarse a hacerlo, empleados de la aerolínea requieren la presencia de personal AVSEC de la DGAC para forzarlo a bajar del avión. Como el pasajero no accede, se le amenaza con llamar a la policía (Carabineros de Chile), lo que finalmente ocurre, siendo bajado del avión por la fuerza. Ya fuera de la aeronave, se le informa que el problema radica en que debía pagar una diferencia de valor en el pasaje.



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



A la vista de lo anterior, los sentenciadores concluyen que la actuación de la empresa aérea es reprochable porque, ya desde la presentación del pasajero, actuó sin la debida diligencia y cuidado esperables para un prestador de servicios de transporte aéreo de su envergadura y experiencia. Estiman los jueces que el personal de la compañía fue torpe al no informar al pasajero las razones de la problemática que terminó con su desalojo de la aeronave por la fuerza, situación que pudo evitarse de haberse planteado la diferencia de costo del pasaje cuando se le entregó la tarjeta de embarque. Cualquier discrepancia con el pasajero derivada de una eventual negativa a pagar una

diferencia de precio, debió haberse resuelto en ese momento y lugar, sin tener que llegar a provocar el revuelo y escándalo que finalmente se desató. Esto revela carencia de procedimientos de manejo del personal frente a los pasajeros, que incluso significaron faltas de respeto hacia su persona. Remata la Corte señalando que todo lo acontecido podría haberse evitado con una adecuada transmisión de información y procedimientos sobre los derechos de los pasajeros.

La norma invocada para resolver la litis es el artículo 23 de la Ley N° 19.496, sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, que establece que comete infracción el proveedor que, en la venta de un bien o en la prestación de un servicio, actuando con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad, sustancia, procedencia, seguridad, peso o medida del respectivo bien o servicio. Omite el fallo toda mención a disposiciones del Código Aeronáutico, como por ejemplo las que se refieren a la autoridad del comandante sobre los pasajeros y las medidas que puede ordenar en función de la seguridad y el buen orden a bordo.

Sobre la base de lo anterior, la Corte eleva el monto de la indemnización por daño moral a la sorprendente suma de \$ 10.000.000 (unos US\$ 15.000.-), considerando las molestias, vergüenza y escarnio que el afectado debió experimentar en presencia de los 167 pasajeros restantes.

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

Sin entrar al debate sobre la licitud o ilicitud de aplicar normas de protección del consumidor a una relación jurídica especial como es el contrato de transporte aéreo, reflexionaremos en particular sobre uno de los aspectos de interés que presenta este caso, y que se refiere a los efectos de la conducta desplegada por el pasajero mientras está a bordo de la aeronave.

Si bien en el caso reseñado los incidentes sometidos a juzgamiento se produjeron antes de que la aeronave despegara y, por lo tanto, sin que llegara a crearse un mayor riesgo de accidente aéreo y sin que fuera necesario alterar el normal desenvolvimiento de un vuelo, es evidente que aparecen elementos directamente conectados con el tema del “pasajero disruptivo”. En efecto, encontrándose ya bajo la potestad del comandante y la tripulación¹, y aun cuando la aeronave se encontraba en tierra, el pasajero es sujeto de una orden impartida por un miembro de la tripulación, específicamente la de abandonar la aeronave, a lo que el pasajero se niega. La sentencia hace responsable a la empresa por el desaguisado subsecuente².



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



Apreciamos que el fallo pone en colisión dos argumentos jurídicos que, en la especie, se ven imposibles de ser satisfechos conjuntamente: por un lado, la obligación de todo pasajero de acatar las órdenes e instrucciones de la tripulación en aras de la seguridad y, por otro, la justicia y razón que asiste al pasajero por haber sido arrastrado a esa situación debido a la torpeza del personal de la empresa. Cabe preguntarse entonces ¿constituye suficiente justificación para desatender lo ordenado por la tripulación el hecho de sostener un motivo justo o razonable para ello?

Nos parece que la sentencia en comento induce a debilitar la autoridad del comandante y de la tripulación al privilegiar la posición del pasajero y consagrar una suerte de causal de exención de culpa por el hecho de que el operador aéreo haya generado el conflicto. Al hacerlo así, los jueces omiten totalmente las consideraciones de seguridad de la aviación que constituyen el fundamento

de los poderes conferidos a quienes están a cargo de la operación. El artículo 65 del Código Aeronáutico de Chile erige al comandante de la aeronave como única y máxima autoridad a bordo, con potestad sobre los pasajeros, quienes están obligados a acatar sus instrucciones y órdenes impartidas para la seguridad, correcta operación, orden e higiene de la aeronave. Estas potestades incluyen las atribuciones para desembarcar pasajeros por motivos que afecten dichos valores.

El comportamiento rebelde del pasajero frente las instrucciones dadas por los tripulantes, por personal de seguridad aeroportuaria de la DGAC y por la propia policía nacional, es del todo indeseable a bordo de una aeronave en servicio y, desde luego, prohibida por la ley, por más justa y razonable que sea la causa que la motiva. Admitir que el hecho de ser víctima de la negligencia y torpeza de la aerolínea confiere legitimidad al desacato de una orden dada por el comandante o sus agentes, significa crear un potencial riesgo para la seguridad de la operación. En otras palabras, equivale a validar que, invocando el pasajero una causa legítima o siendo correcto el cuestionamiento a la decisión del comandante, existe licencia para alterar el orden y la disciplina a bordo. Prueba de ello son los hechos constatados por la propia sentencia en análisis, ya que la sola negativa del pasajero a descender de la aeronave generó un escándalo de proporciones al interior del avión, alterándose el necesario orden, disciplina y tranquilidad que debe existir durante todas las fases de una operación aérea. El costo de esa revuelta, que se sabe cómo comienza, pero no cómo ha de terminar, puede perfectamente afectar la seguridad del vuelo y, con ello, la vida de todos sus ocupantes. Todo consumidor puede en determinados casos sentir que está siendo víctima de alguna arbitrariedad por parte de un proveedor y, eventualmente, entender que es legítimo recurrir a la autotutela en procura de que cree justo. Sin embargo, evidentes diferencias hacen que el enfoque sea muy diverso a bordo de una aeronave, pues el factor seguridad impide, por un lado, legitimar lo que tal vez en un supermercado genere empatía y, por otro, impone el deber de acatar la autoridad del personal del proveedor.

Al contrario de lo que insinúa la resolución judicial, el sometimiento del pasajero a la autoridad del comandante y demás personal de la empresa no implica postergación ni ablación de sus derechos, toda vez que éstos deben ser discutidos y reconocidos ante las instancias previstas por la ley y no mediante actitudes unilaterales de rebeldía. Si lo que el pasajero pretendía era el reconocimiento de su derecho a emplear el tramo de regreso sin



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



haber utilizado el tramo de ida, ello es un asunto de naturaleza litigiosa y derivada de una relación contractual, que debe ser determinada ante un tribunal. En los hechos, el pasajero igualmente fue desembarcado y, finalmente, se le reconoció el derecho pretendido, resultado que podría haber obtenido igualmente sin generar el escándalo e insubordinación que provocó. Insistimos en recalcar que la orden de desembarque dada por el comandante encuentra pleno asidero desde que la negativa del pasajero se vuelve inmanejable y genera alteración en el resto de los presentes, circunstancia que, de haberse iniciado el vuelo, auguraba un alto riesgo para la operación.

Más aún, las circunstancias descritas y la línea de argumentación sostenida por los sentenciadores podrían llevar a estimular este tipo de conductas disruptivas en procura de indemnizaciones derivadas del necesario uso de la fuerza por parte de los agentes autorizados.

Creemos que la Corte de Apelaciones de Antofagasta, en una tendencia que no es ajena a otros tribunales cuando se ven enfrentados a situaciones como las de la especie, consideró únicamente los aspectos derivados de la relación proveedor-consumidor, prescindiendo completamente de los

aspectos de seguridad que son consustanciales a la aviación comercial y validando el actuar del pasajero al rehusarse a desembarcar voluntaria y pacíficamente. Que no se malentienda nuestra posición en el sentido de creer que desconocemos los derechos del pasajero frente a los posibles errores o excesos de las empresas, pues todo ejercicio de autoridad y especialmente de fuerza, debe siempre quedar sometido al escrutinio judicial en lo que respecta a su razonabilidad, proporcionalidad, oportunidad y legalidad; pero aun reconociendo que la compañía fue la causante del conflicto por la desprolijidad de su proceder, entendemos que nada autoriza a una persona para alterar el orden y la seguridad a bordo, ya que las consecuencias de una batahola como la que se produjo al interior de la aeronave pueden ser de mucha mayor gravedad.

NOTIDAE, Dirección: María del Ángel Iglesias Vázquez