

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

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

No puedo iniciar estas líneas sin expresar mi agradecimiento a la Fundación AENA y a los organizadores de estas ya DÉCIMO TERCERAS JORNADAS DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AERONÁUTICOS, por haberme dado la oportunidad de presentar en ellas los orígenes y realizaciones del INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO, Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL, -- en adelante el Instituto --, que hoy me honro en presidir.

I.- INTRODUCCIÓN

En alguna ocasión anterior me permití afirmar que si el pasado Siglo XX tuviera un escudo de armas, uno de sus cuarteles habría de estar ocupado necesariamente por una aeronave, ya que, sin ignorar ni los brillantes logros alcanzados en otras áreas de la ciencia o de la técnica, ni los intentos de volar realizados previamente, ni las aventuras fabuladas con anterioridad en relación con el vuelo de los humanos, fue en sus inicios, concretamente el 17 de diciembre de 1903 y en Kitty Hawk como todos recordamos, cuando y donde datamos y localizamos el comienzo de la aviación, cuyo desarrollo a lo largo de la pasada centuria ha modificado profundamente las relaciones entre los hombres y los pueblos del mundo, facilitando una intercomunicación que sin este medio de transporte sería impensable.

I.1.- Complejidad jurídica motivada por el desarrollo de la aviación.

Creo necesario hacer una breve reflexión sobre la evolución que el desarrollo de la aviación y su reconocido carácter internacional han impuesto al mundo del derecho, para pasar después a exponer lo que en este campo ha realizado el Instituto. De las consideraciones que a continuación se exponen resulta acreditada, a mi parecer, la gran complejidad que la actividad aérea ha motivado en el permanente intento de regular jurídicamente el hacer humano, y que queda reflejada en el ámbito de la creación de normas tanto internacionales como nacionales, y ya sea en aspectos

mercantiles, penales o de organización administrativa al servicio de los intereses generales en relación con la aviación.

El incremento y la importancia creciente de las actividades aéreas, tanto desde el punto de vista de la aviación militar – no olvidemos que en las dos Grandes Guerras que el pasado siglo asolaron buena parte del mundo se hicieron grandes esfuerzos para mejorar los medios aéreos de combate --, como de la civil, que supo aprovechar los avances técnicos logrados para su utilización al servicio de fines pacíficos, motivaron que se intensificara la preocupación por establecer las bases de su régimen jurídico y su posterior desarrollo.

I.1.1.- La actividad normativa internacional.

En el ámbito internacional, a la finalización de las dos conflictos mundiales se firmaron sendos convenios multilaterales con el objetivo de regular las actividades aéreas, – la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 --, creándose como consecuencia de cada uno de ellos un organismo internacional específicamente dedicado a tal fin: la Comisión Internacional para la Navegación Aérea (CINA) en la Convención de París, y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Convenio de Chicago. En ambos organismos se generaron instrumentos para regular diferentes aspectos de la actividad aeronáutica, en ocasiones en relación con la actividad mercantil -- recordemos la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928; el Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, de 12 de octubre de 1929, y sus modificaciones efectuadas por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, y los Protocolos de Montreal 1 a 4, de 25 de septiembre de 1955, adicionales al Convenio, conjunto de disposiciones internacionales conocido como Sistema de Varsovia, modernizado y refundido por el Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999 --, o con la responsabilidad de los operadores por los daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie, tema al que se dedicó el Convenio de Roma referente a la unificación de ciertas reglas relativas a tales daños, de 7 de octubre de 1932, hoy en vía de sustitución por un nuevo texto en elaboración en el seno de la OACI.

También la protección penal de los bienes jurídicos a bordo de las aeronaves y de la seguridad de la navegación aérea fue objeto de la preocupación internacional, y a dicho fin se dedicaron el Convenio de Tokio, 14 de septiembre de 1963, sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves; el Convenio de La Haya, de 16 de diciembre de 1970, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves; el Convenio de Montreal, de 23 de septiembre de 1971, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil; y el Protocolo de Montreal, de 24 de febrero de 1988, para la represión de los actos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional y complementario del Convenio que acabamos de citar.

Dejando a un lado otros aspectos tratados igualmente en el marco de las relaciones internacionales, entre las que podríamos citar el nacimiento de EUROCONTROL, las normas emanadas de la hoy Unión Europea, y las realizaciones políticas que en dicho

ámbito afectan también a la actividad aeronáutica, -- Reglamento de Seguridad Aérea, creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y los Reglamentos de Cielo Único, los tratados bilaterales sobre cielo único y los elaborados sobre este aspecto de la política aerocomercial entre los Estados Unidos y la Unión Europea --, será en nuestro país donde centraremos nuestra atención, por ser aquí donde se fundó el Instituto al que vamos a dedicar los próximos minutos.

I.1.2.- La actividad normativa en España hasta 1939.

En España la preocupación se manifestó en el campo de las relaciones internacionales por la participación en la Conferencia de París y, por disentimiento de los principios mantenidos en ella, motivando la convocatoria de otra conferencia diplomática que culminaría con la firma en Madrid, el 30 de octubre de 1926, del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea y la creación de otro organismo internacional, la Comisión Iberoamericana para la Navegación Aérea (CIANA), si bien la modificación de la Convención de París supuso que muchos de los Estados que habían participado en la conferencia se separaran de lo acordado en el Convenio Iberoamericano y que la Comisión en él creada no llegara a institucionalizarse. No obstante, muchos de sus principios fueron asumidos por las legislaciones internas de los países del área, iniciándose así una aproximación a la uniformidad de sus normas relativas a las actividades aéreas.

En el ámbito interno español se reflejó inicialmente, y con anterioridad a la Guerra del 14 al 18, en el interés militar por los medios aeronáuticos, primero con la creación, por Real Decreto de 24 de diciembre de 1884, del Servicio Militar de Aerostación en el Ministerio de la Guerra, y, después, por el establecimiento del primer aeródromo militar en Cuatro Vientos el 10 de febrero de 1910 y la mención, en la Real Orden de 2 de abril del mismo año, de los Servicios de Aerostación, Aeronáutica y Aviación. Por Real Decreto de 28 de febrero de 1913 se creó el Servicio de Aeronáutica Militar, dividido en dos Secciones, una de Aerostación y otra de Aviación, y en dicho año una de las escuadrillas de la Sección de Aviación se trasladó a la Zona del Protectorado de Marruecos, iniciando su participación en las operaciones bélicas el 17 de diciembre con una misión de bombardeo.

La aeronáutica militar continuó su desarrollo y su regulación, y la correspondiente a la aviación civil se inició con la creación, por Real Decreto de 3 de enero de 1913, de la Escuela Nacional de Aviación, dependiente del Ministerio de Fomento, siendo fundamental el Real Decreto de 25 de noviembre de 1919 y su Reglamento, normativa muy avanzada para el momento de su promulgación y que pretendía adaptar la actividad aeronáutica nacional a los principios del recientemente suscrito Convenio de París, pero que pronto quedó desfasada dado el rápido incremento de las actividades aéreas, lo que produjo una asistemática elaboración de disposiciones que no llegaron a crear una ordenación jurídica adecuada.

En la Administración del Estado se dedicó a la aviación civil un órgano directivo, la Dirección General de Navegación Aérea y Transportes Aéreos que, por Decreto de 3 de junio de 1931, pasó a denominarse Dirección General de Aeronáutica Civil y que, por Decreto de 5 de abril de 1933, se integró en la unidad administrativa designada Dirección General de Aeronáutica, ubicada bajo la dependencia de la Presidencia del Consejo de Ministros; suprimida por Decreto de 6 de septiembre de 1936, que creó la

Dirección de Aviación Civil, integrada en la Subsecretaría del Aire del Ministerio de Marina y Aire.

I.1.3.- Después de la Guerra Civil.

Con posterioridad a la Guerra Civil se intensificó notablemente en nuestro país el interés del Estado por establecer un sistema jurídico aplicable a la aviación, tanto militar como civil. Así y en el primero de los aspectos indicados, por Ley de 7 de octubre de 1939 se creó el Ejército del Aire, y por otra de 8 de agosto del mismo año el Ministerio del Aire, en el que quedaron radicadas todas las actividades de la Administración en relación con las actividades aéreas, tanto en cuanto a la aviación militar, atendiendo a la organización y funciones del entonces novísimo Ejército del Aire, dimensión en la que vino a sustituir al Servicio de Aeronáutica Militar que desapareció, como en cuanto a la aviación civil, pasando también a dicho Ministerio de carácter militar, la Dirección de Aviación Civil a la que antes nos hemos referido y que, por Decreto de 27 de diciembre de 1963, fue elevada al rango administrativo de Subsecretaría.

También hemos de recordar que en el Ejército del Aire, y por Decreto de 15 de diciembre de 1939, se creó el Cuerpo Jurídico del Aire, que había de desempeñar las funciones de asesoramiento a los mandos de dicho Ejército y a las autoridades administrativas del Ministerio, así como las jurisdiccionales que hubieran de ejercerse en el ámbito castrense en relación con sus medios humanos y materiales y cuyo conocimiento correspondiera a la jurisdicción militar, debiendo señalarse que el Código de Justicia Militar de 17 de julio de 1945, en su artículo 9,1º.a), atribuyó además a esta jurisdicción, y por razón del lugar, la competencia para conocer de los procedimientos que se siguieran contra cualquier persona por toda clase de delitos o faltas que se cometieran en el espacio aéreo de soberanía española o a bordo de las aeronaves españolas, tanto militares como civiles, y “en las mercantes extranjeras que antes de pasar la frontera aterricen dentro de la zona española o dañen a seres, cosas o intereses de ésta”, y que el artículo 12 del mismo Código disponía que, dentro de la jurisdicción militar, la competencia por razón del lugar correspondía al Ejército de Tierra, Mar o Aire en atención a que la razón determinante estuviera afecta al servicio, funciones o territorio o zona dependiente de cada uno de ellos, por lo que quedaba referida al Ejército del Aire la correspondiente a las acciones relacionadas con las actividades aéreas. En virtud de lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, de Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, modificada por la Ley Orgánica 1/1984, de 5 de enero, se dispuso que se tendería a unificar todos los servicios que no fueran exclusivos de un solo Ejército, por lo que por Ley 6/1988, de 5 de abril, se creó el Cuerpo Jurídico Militar de la Defensa, en el que se unificaron los Cuerpos Jurídico del Ejército de Tierra, Jurídico de la Armada y Jurídico del Ejército del Aire.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, resultado parcial de una vieja Ley de Bases de 27 de diciembre de 1947, reconoció diferentes competencias al Ministerio del Aire en cuestiones relacionadas con la aviación civil, y encomendó al Cuerpo Jurídico del Aire las funciones y competencias administrativas del Registro de Aeronaves, radicado en el citado Ministerio, que participaba también en las relaciones internacionales que mantenía España en materia aeronáutica, y miembros del Ejército del Aire y de su Cuerpo Jurídico lo hacían en la Comisión Interministerial de Política

Aérea Internacional (CIPAI), creada en el Ministerio de Asuntos Exteriores por Decreto de 1 de febrero de 1946 y en la que se preparaba la intervención del Estado español en las reuniones internacionales y conferencias diplomáticas en que se trataran asuntos relacionados con la aviación, tanto militares como civiles.

La Administración Aeronáutica Civil se desgajó de la Militar en 1977 al crearse por Real Decreto de 4 de julio, que reestructuró la Administración del Estado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el que quedaron radicadas las Subsecretarías de Aviación Civil y de la Marina Mercante, procedente esta última del Ministerio de Marina. Por Real Decreto de 6 de marzo de 1981 este Ministerio pasó a denominarse de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y por Real Decreto de 15 de diciembre de 1982 la Subsecretaría de Aviación Civil volvió a ser una Dirección General. Por Real Decreto de 12 de marzo de 1991 el Departamento cambió nuevamente su denominación por la de Obras Públicas y Transportes, y, por Real Decreto de 14 de junio de 1991, parte de las funciones de la Dirección General, así como las del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, fueron transferidas al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) que por él se creaba, permaneciendo el organismo directivo con las facultades y competencias restantes y con el mismo nivel orgánico;. Hoy AENA es una entidad pública empresarial en virtud de lo dispuesto en el artículo. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre. El Ministerio volvió a cambiar su nombre, llamándose de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente por Real Decreto de 13 de julio de 1993, y en la actualidad, por Real Decreto de 5 de mayo de 1996, ha vuelto a la tradicional denominación de Ministerio de Fomento.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificó profundamente la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, y, como consecuencia de lo dispuesto en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, que aprobó la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, desarrollada para el de Fomento por el Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, la Dirección General de Aviación Civil se integra en la actualidad en la Secretaría General de Transportes que, con rango de Subsecretaría, forma parte del organigrama del Ministerio de Fomento. En virtud de lo dispuesto en este Real Decreto, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), a la que hemos hecho referencia, depende también de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento.

Las competencias de la Dirección General de Aviación Civil fueron modificadas por la disposición final primera del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, sobre constitución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y aprobación de su estatuto, organismo creado en ejercicio de la autorización prevista en la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos; en la disposición adicional segunda de este mismo Real Decreto se suprimieron en la Dirección General de Aviación Civil las Subdirecciones Generales de Explotación del Transporte Aéreo, de Control del Transporte Aéreo y de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios, al ser sus competencias asumidas por la Agencia Estatal.

La protección penal de los bienes jurídicos relacionados con la navegación aérea fue objeto de la Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación

Aérea. En ella se tipificaron como delitos y faltas aeronáuticos diferentes conductas atentatorias contra la aviación, de las que destacaremos los ataques a la seguridad de la aeronave o al tráfico aéreo y los denominados “delitos contra el derecho de gentes” -- entre los que figura el apoderamiento ilícito de aeronaves --, el abuso de autoridad, las falsedades especialmente referidas a las marcas de identificación de las aeronaves, el polizonaje y los que denomina “delitos de imprevisión, imprudencia o impericia”, relacionados con el ejercicio de funciones de la navegación aérea.

El Libro Segundo de esta Ley estableció la jurisdicción penal en la navegación aérea, atribuyendo competencia para conocer de los delitos y faltas aeronáuticos a los Comandantes de aeronave, a los Jefes de Aeropuertos o Aeródromos, a los Jefes de Sector Aéreo, al Tribunal Aeronáutico, a los Jefes de Región o Zona Aérea y al Consejo Supremo de Justicia Militar. La jurisdicción penal aeronáutica tenía carácter especial y naturaleza militar, siendo una importante novedad en la orgánica de la jurisdicción la creación del Tribunal Aeronáutico, constituido por un Presidente con categoría de General y cuatro Vocales con la de General o Jefe, de los que el Presidente y dos de los Vocales debían ser pilotos del Arma de Aviación en servicio activo, y dos pertenecientes al Cuerpo Jurídico del Aire; las funciones del Ministerio Público quedaban atribuidas a un General o Jefe del Cuerpo Jurídico del Aire y, en el Consejo Supremo de Justicia Militar, al Teniente Fiscal Togado del Aire. De conformidad con la supresión de las jurisdicciones especiales consecuencia de la unidad jurisdiccional que proclama el artículo 117.5 de la Constitución, y por exceder su competencia del ámbito estrictamente castrense al que queda limitada la actuación de la jurisdicción militar según se dispone en el mismo precepto constitucional, por la Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero, se derogó el Libro Segundo de la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, suprimiéndose la jurisdicción aeronáutica, y con ello también el Tribunal Aeronáutico que de ella era órgano fundamental.

I.1.4.- El interés científico.

La complejidad que en mundo del derecho positivo impuso el desarrollo de las actividades aéreas que acabamos de exponer, motivó que también la preocupación alcanzara al ámbito científico, y como expresión del interés suscitado principalmente en relación con la protección de los bienes jurídicos afectados por el ejercicio de la incipiente actividad aeronáutica, podemos citar la inclusión de un cuestionario sobre temas jurídicos en el programa del Congreso Internacional Aeronáutico, celebrado en París con motivo de la Exposición Internacional de 1889, los trabajos del Instituto de Derecho Internacional en su Congreso de Madrid de 1911 y de la International Law Association en sus reuniones de París de 1912 y de Madrid de 1913, y la creación del Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) en 1928, entidad que tuvo una importante participación en la preparación del Convenio de Varsovia de 1929.

La publicación de obras y tratados dedicados al Derecho Aéreo no tardó en iniciarse, y podemos citar los de Fragali, Gianini y Ambrosini entre los más antiguos, y, ya en España, “La navegación aérea desde el punto de vista penal”, del Profesor Cuello Calón, de 1914, “Las leyes de la aeronáutica” de Gay de Montellá, de 1929, y el “Manual de Derecho Aeronáutico” que en 1944 publicara Tapia Salinas.

El interés por los temas aeronáuticos también se despertó en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, creado por Ley de 24 de noviembre de 1939 para sustituir a la Junta de Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas, que había sido disuelta por Decreto de 19 de mayo de 1939, que atribuyó al Instituto de España y a las universidades las funciones que tenía encomendada la Junta.

I.1.5.- La Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto Francisco de Vitoria, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Por Decreto de 10 de febrero de 1944 se reguló el funcionamiento del Consejo, estructurándolo en diversos Patronatos integrados por Institutos que, a su vez, se organizaban en Secciones.

A las investigaciones y estudios jurídicos se dedicó el INSTITUTO FRANCISCO DE VITORIA, de Derecho, y, en atención a la importancia creciente del transporte aéreo y de las demás actividades aeronáuticas, y a la complejidad resultante de la elaboración de múltiples tratados sobre la materia, tanto multilaterales creando nuevos organismos internacionales, como bilaterales regulando las relaciones aerocomerciales de los Estados parte, de la aparición constante de nueva legislación específica y nueva y moderna bibliografía, en 1949 se constituyó en él la SECCIÓN DE DERECHO AERONÁUTICO, que debía crear y organizar ficheros de tratados, de legislación española y extranjera, de jurisprudencia y de bibliografía, prestando especial atención a las nuevas publicaciones. La Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto Francisco de Vitoria debía también mantener relaciones científicas con otras entidades que se dedicaran al estudio y a la promoción del Derecho Aeronáutico y organizar conferencias, cursos y seminarios sobre instituciones y cuestiones propias de esta recentísima rama jurídica.

A esta dimensión de sus actividades responden, entre otras, las conferencias pronunciadas por el Profesor Dr. Goedhuis, de la Universidad de Leiden, sobre "Attitude des juristes internationaux sur le problème des communications aériennes mondiales" y por el Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de París, Profesor Dr. Georges Ripert, sobre "Los métodos de unificación internacional en Derecho Marítimo y Aéreo", ambas patrocinadas por la Sección de Derecho Aeronáutico, así como las que pronunciara en la Universidad de Verano de Vitoria el Jefe de la Sección, denominación con que se designaba a quien ostentaba su dirección y que a la sazón era el Doctor y distinguido miembro del Cuerpo Jurídico del Aire Don Luis Tapia Salinas, sobre "Las libertades del aire en los Convenios de la posguerra" y "España, Europa y la política aérea internacional".

La Sección de Derecho Aeronáutico editó diversas publicaciones de interés aeronáutico que clasificó en tres series identificadas por diferentes colores: la Serie Verde recogió normas jurídicas; la Serie Roja estaba destinada a la publicación de conferencias y artículos relacionados con el Derecho Aéreo; y la Serie Azul a monografías, de las que recordaremos por su profundidad "Las Libertades del aire y la soberanía de las naciones", del también miembro del Cuerpo Jurídico del Aire y brillante publicista y político José María García Escudero.

A iniciativa de la Sección de Derecho Aeronáutico, y con el apoyo de la Facultad de Derecho de la Universidad de Salamanca y del Ministerio del Aire, se organizaron en

Salamanca las PRIMERAS JORNADAS HISPANOAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO, celebradas en la citada ciudad durante los días 26 a 30 de abril de 1960. En un ambiente marcadamente universitario y aeronáutico se debatieron los temas “JURISDICCIÓN EN MATERIA DE INFRACCIONES COMETIDAS A BORDO DE AERONAVES”, en aquellas fechas de extraordinario interés y de preocupación internacional, que se plasmaría tres años después en el Convenio de Tokio elaborado en el seno de la OACI, y “REPOSABILIDAD POR LOS DEFECTOS EN LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AÉREA”.

II.- EL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO, Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL.

Cuatro años más tarde, en abril de 1964, y con ocasión de celebrarse igualmente en Salamanca y con el acogimiento de su Universidad las SEGUNDAS JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO se fundó el INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO. Es de notar que se cambió la denominación de las Jornadas, que pasaron a ser calificadas como “iberoamericanas”, y la razón no fue otra que la aceptación paritaria de asistentes de Portugal y Brasil; los temas que se discutieron en la reunión fueron “Responsabilidad del Estado en los accidentes de aviación”, “Estatuto del comandante de aeronave” y “Unificación legislativa, doctrinal y jurisprudencial iberoamericana en Derecho Aéreo”, y fue precisamente en el debate de este último tema de las Jornadas donde se suscitó la conveniencia de crear una entidad de carácter independiente, apolítica y sin ánimo de lucro, que se dedicara al cultivo del nuevo Derecho Aeronáutico propugnando la unificación normativa, jurisprudencial y doctrinal en el área cultural iberoamericana, lo que se aprobó por aclamación de los asistentes en la asamblea plenaria que cerraba la reunión.

II.1.- Sus Estatutos.

Creado el Instituto era necesario dotarlo de una norma estatutaria que fijara sus fines, estableciera su régimen orgánico y regulara sus actividades de conformidad con un sistema democrático. Redactados y aprobados en el seno de la entidad, fueron presentados ante la Administración y, tras su aprobación por los organismos competentes, fue inscrita en Registro correspondiente.

Parece necesario en esta exposición efectuar un repaso de los estatutos de la entidad, a fin de conocer su naturaleza, la finalidad que persigue y su organización y funcionamiento, para examinar después cuales han sido sus actividades y logros hasta la fecha.

El Instituto se rige en el presente por los Estatutos actualizados como consecuencia de la modificación aprobada el 16 de octubre de 2003 por la Asamblea General a fin de adaptarlos a las prescripciones de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, de Asociaciones, y han sido aprobados por la Dirección General de Asociaciones, del Ministerio del Interior del Reino de España.

II.1.1.- Naturaleza y domicilio de la entidad.

En su artículo 1º se define el Instituto como “una entidad de derecho privado” que tiene su domicilio en Madrid, pudiendo establecer y mantener delegaciones, agencias y representaciones en cualquier lugar de los Estados Iberoamericanos y en la sede de los organismos internacionales vinculados a sus fines, debiendo puntualizarse que, en la actualidad, el domicilio se encuentra en la Plaza del Cardenal Cisneros, núm. 3, de Madrid, (CP 28040), sede de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA), de la Universidad Politécnica de Madrid.

En el mismo precepto se dispone que tendrá vida ilimitada y que su funcionamiento será democrático, y se proclama que “no intervendrá en actividad política o religiosa, ni buscará lucro”.

II.1.2.- Los miembros del Instituto, sus derechos y obligaciones.

Los miembros del Instituto se clasifican en cuatro grupos, cuyo régimen se establece en el Capítulo Segundo de los Estatutos: Miembros Fundadores, Miembros Titulares, Miembros Correspondientes y Miembros de Honor,

Los Miembros Fundadores son quienes suscribieron el Acta de Fundación del Instituto.

Los Miembros Titulares pueden ser individuales o colectivos, siendo los primeros profesionales del Derecho y técnicos o expertos cualificados en actividades aeronáuticas o espaciales, y los colectivos personas jurídicas vinculadas a actividades aeronáuticas o espaciales; todos ellos, como condición necesaria, han de ser nacionales o estar domiciliados en uno de los Estados de la Comunidad Iberoamericana, si bien con carácter excepcional y en atención a sus méritos, podrá ser admitido como Miembro Titular quien no sea nacional de un Estado Iberoamericano, posibilidad de la que el Consejo Directivo ha hecho uso en alguna ocasión.

Son Miembros Correspondientes las personas naturales o jurídicas que no siendo nacionales de, ni domiciliados en, un país iberoamericano manifiesten su deseo de serlo y sean aceptados por el Consejo.

Finalmente, el Instituto tiene Miembros de Honor, que son las personas naturales o jurídicas que, por su relevancia o por haber prestado servicios extraordinarios al Instituto, han sido designadas como tales por la Asamblea General a propuesta del Consejo Directivo. De quienes han ostentado u ostentan esta especial calificación podemos recordar al profesor argentino Federico Videla Escalada y al fundador del Instituto y su primer Presidente, Luis Tapia Salinas, ambos ya fallecidos; a su segundo Presidente, Enrique Mapelli López; al Presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeroespacial (ALADA), Mario O. Folchi; y a los también fallecidos el español León Herrera y Esteban y el argentino Héctor A. Perucchi. Las últimas designaciones de Miembros de Honor se efectuaron en la Asamblea General correspondiente al año 2006 celebrada en Caracas, Venezuela, y recayeron en la Fundación AENA y en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos de la Universidad Politécnica de Madrid.

Se regulan en los Estatutos los derechos y obligaciones de los miembros, siendo de destacar entre los primeros los de asistir a todos los actos académicos y sociales e intervenir en las Asambleas Generales y en las reuniones y deliberaciones científicas con derecho de voz y voto – si bien los Miembros de Honor, que quedan exonerados del pago de cuotas, solo tendrán derecho de voz, salvo que les correspondiera el derecho de voto por ser Fundadores o Titulares --; elegir y ser elegido para los cargos y comisiones y representar y ser representado, si bien ha de significarse que ningún miembro podrá representar a más de tres; enviar al Consejo Directivo trabajos, peticiones y sugerencias que guarden relación con los fines del Instituto; ser informados de la composición de los órganos de gobierno, del estado de cuentas y de las actividades de la entidad; y recibir publicaciones, informes y noticias del Instituto.

Como obligaciones figuran las de colaborar a la consecución de los fines del Instituto, cumplir las obligaciones estatutarias y los acuerdos válidamente adoptados por los órganos de gobierno y, como es lógico, la de pagar las cuotas ordinarias y las derramas y contribuciones extraordinarias que se establezcan, siendo una de las causas de la pérdida de la cualidad de miembro el impago de cuotas, junto con la muerte de la persona física y la extinción de la persona jurídica, la renuncia expresa y la sanción.

II.1.3.- Fines de la entidad.

Los fines que persigue el Instituto se puntualizan detalladamente en el artículo 2º de sus Estatutos, y en una larga relación se encuentran, entre otros, los consistentes en asociar a juristas especializados en Derecho Aeronáutico y Espacial, a licenciados y técnicos aeronáuticos y a compañías aéreas del área iberoamericana; promover el conocimiento y difusión del Derecho Aeronáutico y del Espacio mediante la organización de jornadas, congresos, simposios, seminarios, cursos y otras actividades académicas; procurar a través de la investigación científica y trabajos prácticos la armonización y unificación de la legislación aeronáutica y espacial de los países iberoamericanos; realizar corporativamente o a través de sus miembros estudios o trabajos especializados que le encarguen empresas aéreas, sean o no miembros del Instituto; cooperar con entidades y organismos aeronáuticos y espaciales, públicos o privados, tanto nacionales como internacionales; y efectuar publicaciones propias de su especialidad y difundirlas.

II.1.4.- Estructura orgánica del Instituto.

La vida de la entidad está regida democráticamente por sus órganos de gobierno: la Asamblea General y el Consejo Directivo.

II.1.4.1.- La Asamblea General.

Como se dispone en los artículos 16 y siguientes de los Estatutos, la Asamblea General es el órgano supremo del Instituto y pueden formar parte de ella todos los Miembros Fundadores y Titulares en ejercicio de sus derechos, pudiendo ser Ordinaria o Extraordinaria. Los Miembros Correspondientes y los de Honor que no sean, además, Fundadores o Titulares, podrán asistir a las Asambleas con derecho a voz, pero sin voto.

La Asamblea General deberá reunirse anualmente con carácter ordinario, convocada por el Presidente del Instituto y procurando que coincida con la celebración de Jornadas. La convocatoria deberá enviarse a los miembros al menos con dos meses de anticipación a la fecha de la celebración, haciendo constar los puntos del orden del día que han de ser tratados; tan sólo si así se acuerda por la Asamblea con el voto afirmativo de, al menos, el setenta y cinco por ciento de los miembros asistentes, podrán tratarse otros asuntos de interés para la vida de la institución.

La Asamblea General Extraordinaria podrá ser convocada a iniciativa del Consejo Directivo o a solicitud escrita del diez por ciento, como mínimo, de los Miembros Titulares en ejercicio de sus derechos, y únicamente podrá tratar los asuntos que figuren en su orden del día, que deberá comunicarse a los miembros, al menos, con quince días de anticipación a la fecha de su celebración.

Para estar válidamente constituidas, las Asambleas deberán contar, en primera convocatoria, con un quorum de dos tercios del total de Miembros Fundadores y Titulares, teniendo en cuenta tanto a los presentes como a los representados. En el caso de que no se logre el quorum indicado, las Asambleas podrán constituirse en segunda convocatoria una hora más tarde, cualquiera que sea el número de miembros presentes y representados. Serán presididas por el Presidente, actuando como secretario el Secretario General, o quienes hagan sus veces, y los acuerdos se adoptarán por mayoría de los votos emitidos por los miembros con derecho a ello presentes y representados en el momento de la votación, excepto los relativos a la disolución de la entidad, la reforma de los Estatutos, la enajenación de bienes inmuebles y la exclusión de miembros, casos en los que se precisará el voto de dos tercios del total de Miembros Titulares en uso de sus derechos; se exceptúa de esta regla especial la separación por causa de impago de cuotas que queda sometida al régimen general de mayorías. Las votaciones podrán ser nominales o secretas, según acuerde la Asamblea, pudiendo emitirse el voto por representación y, cuando así lo decida el Consejo Directivo, por vía postal o telegráfica. En la actualidad se está considerando la admisión de los votos emitidos por fax o correo electrónico.

Las atribuciones de la Asamblea General se recogen en el artículo 29 de los Estatutos, y de ellas destacaremos la elección de los miembros del Consejo Directivo, la designación de los Miembros de Honor y de comisiones, recibir informes, balances y cuentas y presupuestos para su aprobación o rechazo, fijar el importe de la cuota anual y el importe de contribuciones ordinarias o extraordinarias, la creación de órganos necesarios relacionados con sus fines, la modificación de los Estatutos y la disolución del Instituto,

Con carácter excepcional y al único objeto de la aprobación de las cuentas anuales cuando no haya tenido lugar Asamblea General, está previsto un procedimiento especial de su celebración utilizando medios postales y telemáticos; el procedimiento consta de una fase de información a los miembros, una fase de debate, una fase de votación y la conclusión del proceso mediante la constitución de una mesa que, tras el recuento de votos, declare el resultado, que habrá de comunicarse a todos los miembros del Instituto.

II.1.4.2.- El Consejo Directivo.

El Consejo Directivo es el máximo órgano ejecutivo, y está integrado por el Presidente, cuatro Vicepresidentes, el Secretario General y hasta catorce Vocales, debiendo respetarse la participación en este órgano de miembros que representen a las diferentes áreas de Iberoamérica en que está asentado el Instituto, así como a las profesiones no jurídicas. También forman parte del Consejo quienes sean nombrados Presidentes y Vicepresidentes de Honor y Vocales Vitalicios, el Director del Centro de Estudios y cualquier otro Director que fuera designado por la Asamblea General. Los miembros del Consejo son nombrados por la Asamblea General para un periodo de dos años, pudiendo ser reelegidos indefinidamente.

Se ha de reunir ordinariamente al menos una vez al año y con carácter extraordinario cuando fuere necesario, siempre previa convocatoria del Presidente o de quien haga sus veces, en la que constarán el orden del día y el lugar y fecha de la reunión. Podrá celebrar sesiones postales y para la validez de sus acuerdos será precisa la emisión del voto de la mitad más uno de sus integrantes, bien por presencia, representación, correo, telégrafo u otro medio escrito en uso. Al Consejo Directivo se le atribuyen, en el artículo 36 de los Estatutos y entre otras facultades, el gobierno del Instituto y la coordinación de todas las actividades administrativas, la administración de los bienes sociales y la elaboración de los proyectos de presupuestos, la organización de las actividades académicas, la elaboración de reglamentos, la propuesta de nombramiento de Presidentes, Vicepresidentes y Miembros de Honor, así como de Vocales Vitalicios, el establecimiento de delegaciones, agencias y representaciones, y la labor editorial y difusora.

II.1.4.3.- La Secretaría General y el Centro de Estudios.

Bajo la dependencia de la Asamblea General y del Consejo Directivo, y como órgano de trabajo de carácter permanente, existen una Secretaría General, a cuyo frente se encuentra el Secretario General y en la que se desempeñan todas las actividades administrativas relacionadas con la gestión y dirección del Instituto, y un Centro de Estudios, al que compete la orientación de las actividades académicas y las coordinaciones necesarias para la celebración de las Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial, reuniones de carácter casi anual y que constituyen el eje central de la actuación científica del Instituto, así como de los cursos y seminarios que se organicen por el Instituto o en los que colabore y participe, y para la edición de las publicaciones que se realicen por la entidad.

II.1.4.4.- El Presidente.

A tenor de lo dispuesto en los artículos 15 y 40 de sus Estatutos, la representación legal del Instituto está atribuida a su Presidente, que preside las reuniones del Consejo y, hasta que elijan sus propias autoridades, las Asambleas Generales; también preside las comisiones que se establezcan cuando se encuentre presente, y puede delegar sus facultades para actuaciones concretas y precisamente determinadas. En casos de ausencia o imposibilidad será reemplazado por uno de los Vicepresidentes por el orden alfabético de su primer apellido y, de tratarse de

ausencia definitiva, quien ejerza sus funciones lo hará hasta que la Asamblea General siguiente resuelva lo que proceda.

Le corresponde la dirección y supervisión del gobierno del Instituto y de todas sus dependencias; suscribir los nombramientos y los actos y contratos, las actas y los demás documentos oficiales, sólo o con la firma del Secretario General, según resulte de los Estatutos; la aprobación de ingresos y gastos presupuestarios y, eventualmente y para su posterior justificación ante el Consejo Directivo, extra presupuestarios; designar y separar libremente corresponsales, que habrán de ser Miembros Titulares de la entidad, dando cuenta al Consejo en su primera reunión de las resoluciones que adopte al respecto. Ante la Asamblea General Ordinaria habrá de presentar una memoria o informe anual que recoja las actividades del Consejo Directivo en el periodo, y que comprenderá la rendición de cuentas de la marcha económico financiera del Instituto.

No podemos seguir adelante en la presente exposición sin rendir homenaje a la memoria de los dos Presidentes que con anterioridad han dirigido el Instituto.

En primer lugar a su fundador, el Dr. Luis Tapia Salinas, del Cuerpo Jurídico del Aire, -- en el que obtuvo el empleo de General Auditor (H), y en el que durante muchos años desempeñó la función de Asesor Jurídico del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial "Esteban de Terradas" (INTA) --, Profesor de Derecho Aeronáutico en los Cursos de Doctorado de la Facultad de Derecho de la Universidad Central, hoy Complutense de Madrid, y en la Escuela del Cuerpo Jurídico del Ministerio del Aire, y Jefe de la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto de Derecho "Francisco de Vitoria", del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, entidad esta última en la que se fraguó la idea de crear el Instituto, presidiéndolo desde su fundación, en 1964, hasta que por decisión propia cesó en la Presidencia en el año 1989, siendo nombrado por unanimidad Presidente de Honor, condición que ostentó hasta su fallecimiento

El Dr. Tapia fue sucedido en la Presidencia por el Dr. Enrique Mapelli López, del Cuerpo de Inspectores Técnicos de Transportes, Jefe de la Asesoría Jurídica de "Iberia, Líneas Aéreas de España", y Profesor, junto al Dr. Tapia, de Derecho Aeronáutico en los Cursos de Doctorado de la Facultad de Derecho de la Universidad Central. El Dr. Mapelli fue el primer Secretario General del Instituto, y desempeñó su Presidencia desde 1989 hasta que, también por decisión personal, cesó en 1995, siendo nombrado, también por criterio unánime de la entidad, Presidente de Honor, cargo que en la actualidad ejerce.

II.2.- Las actividades del Instituto.

II.2.1.- Convenios de Colaboración.

Para el mejor desarrollo de sus actividades, el Instituto ha establecido convenios de colaboración con diversas entidades cuyas finalidades son coincidentes con las propias. De ellos podemos citar el suscrito en 1960 con el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE) de la República Argentina, que fue el primero de ellos; el firmado en 1986 con la Asociación Latino Americana de Derecho Aeroespacial (ALADA), y los acordados en el presente siglo con la Universidad Notarial

Argentina en 2003; con la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras en el mismo año y, también en 2003, con el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial “Esteban Terradas” de España; en 2004 se firmó otro convenio con el Colegio de Abogados de Lima, y en 2008 otro con el Instituto de Derecho Aeronáutico, Espacial, de la Aviación Comercial y Aviación General, de la Universidad Nacional de Asunción del Paraguay. Estos acuerdos dan una proyección internacional al Instituto y permiten que las actividades de nuestra entidad sean conocidas por los miembros y socios de esas otras organizaciones, lo que supone también la posibilidad del enriquecimiento de nuestros trabajos por su participación en las Jornadas y seminarios que organizamos.

Al hacer referencia a los convenios que tiene suscritos el Instituto, hemos de mencionar las especiales relaciones que mantiene con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA), de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), y con la Fundación AENA. La Escuela aloja al Instituto dotándolo de unas instalaciones dignas y permitiéndole organizar y celebrar en sus instalaciones reuniones y actos académicos que, de carecer de este apoyo, sería muy difícil realizar.

El Instituto tiene firmado un convenio de colaboración y patrocinio con la Fundación AENA en virtud del cual recibe, como entidad beneficiaria, apoyo económico para las actividades académicas y que resulta imprescindible para la marcha normal de la institución, ya que la ausencia de ánimo de lucro obliga a que el importe de las inscripciones para asistir a las Jornadas y a los cursos y seminarios se limite a cubrir los costes de la organización, y en cuanto a las publicaciones, son distribuidas gratuitamente y sin que se perciba ni siquiera el coste de su envío por correo, que es muy elevado, ya que un gran número de ejemplares ha de ser remitido a Iberoamérica, resultando más costoso el envío que la edición de los volúmenes publicados. Para actividades puntuales especialmente significativas – organización de cursos, seminarios, Jornadas, etc. --, la Fundación ha concedido siempre aportaciones complementarias tras la presentación previa del proyecto y su aprobación.

II.2.2.- Las Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial.

Como se ha indicado con anterioridad, la actividad académica central del Instituto está constituida por las Jornadas Iberoamericanas, de las que ya se han celebrado treinta y siete reuniones con sede en diferentes países iberoamericanos, además de en los Estados Unidos, donde en Miami se celebraron las vigésimas. En las Antillas Holandesas se celebró una; en Argentina, dos; en Brasil, cuatro; en Chile, dos; en Ecuador, una; en España, once; en Honduras, una; en México, una; en Panamá, dos; en Paraguay, dos; en Perú, dos; en Portugal, dos; en Santo Domingo, una; en Uruguay, dos; y en Venezuela, dos.

Las celebradas en el presente siglo tuvieron lugar en las siguientes ciudades: en Barcelona, España, las XXXI Jornadas, de 2002; en Montevideo, Uruguay, las XXXII Jornadas, de 2003; en Lima, Perú, las XXXIII, de 2004; en Río de Janeiro, Brasil, las XXXIV, de 2005; en Caracas, Venezuela, las XXXV, de 2006; en Madrid, España, las XXXVI Jornadas, de 2007; y en Asunción, Paraguay, las XXXVII, de 2008 en las que,

con en auspicio del Instituto, se constituyó el Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial, de la Aviación Comercial y Aviación General, de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Asunción.

II.2.2.1.- Ponencias de las Jornadas.

En las treinta y siete Jornadas Iberoamericanas que hasta hoy han tenido lugar se han presentado y debatido ciento veintidós ponencias, de las que veinticinco estuvieron dedicadas a temas espaciales; trece, al estudio de diferentes convenios internacionales; veintiséis, a la política aérea; seis, al régimen de los aeropuertos; seis, a la responsabilidad de las entidades de derecho público en materia aeronáutica; nueve, a la de las entidades privadas en la misma materia; treinta, al régimen de las empresas, seguros y personal; y siete, a la consideración específica de los aspectos relativos a la protección penal de los bienes jurídicos afectados por la actividad aérea.

En materia de Derecho Espacial, los temas tratados en las ponencias presentadas fueron el régimen jurídico del cosmonauta y su condición como enviado de la Humanidad; el espectro electromagnético; el régimen jurídico de la lanzadera espacial; la captación de energía en el espacio; la detección de recursos naturales por teleobservación de la tierra; el régimen de las comunicaciones vía satélite, de la telefonía celular global y la piratería de señales; la cooperación, la comercialización y la responsabilidad en las actividades espaciales; el valor probatorio de los mapas obtenidos por satélite; y la utilización pacífica del espacio y su desmilitarización.

Dado el especial carácter de las actividades aéreas, muchos de los Convenios y Tratados internacionales relacionados con ellas han sido objeto de especial atención por el Instituto, y en diferentes Jornadas se estudiaron los integrantes del Sistema de Varsovia – tanto el Convenio de Varsovia, como los Protocolos de La Haya de 1955, de Guatemala de 1971 y de Montreal de 1975 --; el Convenio de Bermudas II; el Convenio de Roma de 1952, sobre daños causados por las aeronaves a terceros en la superficie; el Anexo 13 al Convenio de Chicago, sobre investigación de accidentes; el Convenio de Bruselas de 1960, por el que se creó EUROCONTROL, y el Protocolo para su modificación de 1981; los Convenios de Tokio, de 1963, de La Haya, de 1970, de Montreal, de 1971, y el Protocolo adicional a este último, también firmado en Montreal en 1988, todos ellos en relación con la protección penal de la navegación aérea; y el Convenio de Montreal de 1999, para unificar y sustituir al régimen establecido en el Sistema de Varsovia.

La política aérea planteó ponencias relativas a la unificación legislativa, jurisprudencial y doctrinal en Iberoamérica; preparación de un Proyecto de Código Aeronáutico Iberoamericano; la guerra de tarifas en el transporte aéreo; los derechos de tráfico y su intercambio; la desregulación y la liberalización; las relaciones entre la aviación y el turismo; el control aéreo en Europa; y la política de cielos abiertos y las relaciones en materia aeronáutica entre la Unión Europea y los Estados Unidos. Sobre política aérea se celebró una importante mesa redonda en Caracas, Venezuela, con motivo de tener lugar allí, en octubre de 2006, las XXXV Jornadas Iberoamericanas, en la que se adoptó una conclusión que por su interés me permito reproducir:

“La política aerocomercial en el ámbito internacional se orienta hacia el multilateralismo, y debe garantizar la libertad necesaria para el desarrollo económico de la actividad y el necesario control para posibilitar su prestación como servicio público y con seguridad, permitiendo el acceso al transporte, con observación de los estándares de seguridad establecidos por la OACI, a todos los pueblos del mundo en un sistema de participación ordenada. Este sistema deberá establecer el justo equilibrio entre los intereses de los Estados, los empresarios y los usuarios”.

En cuanto a los aeropuertos, las ponencias estudiaron su condición como unidad operativa; los problemas de derecho público y de derecho privado que plantea su privatización; el papel del Estado en la gestión del espacio aéreo en los aeropuertos y en sus instalaciones, propugnando la armonización de los servicios mínimos necesarios para una operación adecuada a las necesidades del transporte; la revisión de las concesiones por razones de servicio y de seguridad; los riesgos y los seguros; y su protección penal.

La responsabilidad de los entes públicos fue objeto de las ponencias relativas a la deducible por defectos en las ayudas a la navegación aérea; a la responsabilidad del Estado en los accidentes de aviación; y la de los organismos y servicios de control de la navegación aérea.

Las ponencias sobre responsabilidad de carácter privado examinaron la del porteador en los diferentes aspectos tratados en el Sistema de Varsovia; la deducible de los daños causados en la superficie; el retraso en el transporte aéreo; el overbooking; la contaminación, con especial referencia al ruido; el abordaje; y las modificaciones introducidas por el Convenio de Montreal de 1999.

El Instituto no podía dejar de estudiar la empresa aérea, y a ella se dedicaron las ponencias correspondientes al “pool” entre compañías; la crisis económica, financiera y comercial de las empresas aéreas; sus alianzas; la intermediación de las agencias de viaje y de carga; contratos de leasing; la financiación; contratos de utilización de aeronaves; derechos sobre aeronaves; condiciones generales del transporte aéreo de personas; código compartido; derechos de los usuarios; y programas de pasajero frecuente.

En materia de personal al servicio del transporte aéreo se presentaron ponencias sobre el estatuto de comandante de aeronave, sobre el que llegó a prepararse un documento en el que, como proyecto, se establecía un posible régimen de derechos y deberes, sugiriéndose la pertinencia de su reconocimiento internacional; el régimen laboral de la empresa aérea; y el régimen específico del personal de vuelo.

También los seguros, tanto aeronáuticos como de aeropuertos, fueron estudiados en diferentes ponencias, examinándose las relaciones entre los seguros y los reaseguros, así como los consorcios de coaseguradores; especial atención mereció el impacto del atentado de las Torres Gemelas de Nueva York, del once de septiembre, determinando una especial preocupación por la incidencia de la guerra y el terrorismo en el transporte aéreo, el planteamiento de la posible dispersión de riesgos y la aparición de la figura del Estado-asegurador; también fue objeto de estudio la

posibilidad de lograr una uniformidad de reglamentación de los seguros en materia aeronáutica en la Unión Europea.

Para concluir esta relación de temas tratados en las diferentes ponencias presentadas en las treinta y siete Jornadas celebradas hasta la fecha, he de señalar los correspondientes a los aspectos penales relacionados con la navegación aérea. Ya en las Primeras Jornadas se trató el tema de la jurisdicción aplicable a las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves; también fue estudiado el apoderamiento ilícito de las aeronaves, así como la protección penal a los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional; las posibilidades de que se llegara a un convenio específico regulador de la extradición en estos graves delitos que preocupan seriamente a la sociedad internacional y de establecer un instrumento internacional para sancionar a los Estados que incumplan los principios recogidos en los convenios suscritos relativos a la protección penal de la navegación aérea internacional constituyeron así mismo temas de ponencias presentadas a las Jornadas, al igual que las consecuencias penales de los accidentes de aviación.

II.2.2.2.- Conclusiones.

Tras la presentación cada uno de los trabajos de los ponentes designados para cada tema con anterioridad a la convocatoria, y de las comunicaciones que libremente se presentan a las Jornadas sobre los temas prefijados tanto por los miembros del Instituto como por quienes sin tener esta cualidad desean asistir a la reunión, se abre un debate en el que como resultado se adoptan unas conclusiones que se someten a la aprobación de los grupos de trabajo establecidos para cada ponencia y, finalmente, a la una Asamblea plenaria; una vez aprobadas definitivamente por ésta, son enviadas a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a las embajadas y a las compañías aéreas de los países del área iberoamericana, así como a las Naciones Unidas en el informe que cuatrienalmente ha de remitir el Instituto, dada su condición de Organismo Consultivo de su Consejo Económico y Social.

II.2.3.- Otras actividades del Instituto.

El Instituto no solamente organiza las Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial que se celebran con una frecuencia casi anual, -- téngase en cuenta que en sus cuarenta y cinco años de existencia se han celebrado treinta y siete --, sino que también prepara y participa en seminarios y cursos, y realiza publicaciones, bien directamente y controladas por la Secretaría General, o a través de los miembros organizadores de reuniones y Jornadas en otros países,

II.2.3.1.- Cursos y seminarios.

Entre los primeros, y con referencia únicamente a los seminarios y cursos que se organizaron a partir del año 2000, citaré un "Seminario sobre investigación de accidentes", celebrado en 2001 y en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA), de la Universidad Politécnica de Madrid, con la participación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, de la Comisión de Investigación Técnica de Accidentes Aéreos Militares, del Colegio

Oficial de Ingenieros Aeronáuticos, del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial, y de la Asociación Española de Pilotos Civiles y Comerciales; un “Seminario sobre legislación aeronáutica iberoamericana actual”, celebrado el año 2002 en la misma Escuela de Ingenieros; un “Seminario de iniciación al Derecho Aeronáutico”, del año 2003; organizado con la colaboración del Centro Universitario VILLANUEVA, adscrito a la Universidad Complutense de Madrid; otro “Seminario sobre actividades espaciales y Derecho”, que tuvo lugar en 2006 en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) antes citada; un “Curso de especialización en Derecho Aeronáutico”, del año 2007, también con la colaboración del Centro Universitario VILLANUEVA; un “Seminario sobre el contrato de transporte aéreo”, celebrado en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) el año 2008. En el año 2009 y con el patrocinio del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, el Instituto organizó en dicha ciudad un “Seminario sobre seguridad y transporte aéreo”, y, por invitación de la Universidad Católica San Antonio (UCAM), de Murcia, organizó e impartió el módulo jurídico de un “Curso de expertos en dirección y gestión aeronáutica y aeroportuaria”.

II.2.3.2.- Publicaciones.

II.2.3.2.1.- Publicación de las Jornadas Iberoamericanas.

Otra dimensión importante de las actividades del Instituto, como ya se ha señalado, s la constituyen las publicaciones. En primer lugar, hemos de referirnos a las que se realizan con ocasión de las Jornadas y en las que se recogen las ponencias y comunicaciones presentadas, así como las conclusiones adoptadas; estos volúmenes se distribuyen gratuitamente a todos los miembros del Instituto. En el presente siglo se han publicado las correspondientes a las XXX Jornadas Iberoamericanas, celebradas en Málaga, España, en el año 2000; a las XXXI Jornadas, celebradas en Barcelona, España, el año 2002; a las XXXVI Jornadas, que tuvieron lugar el año 2007 en Madrid, España; y a las XXXVII Jornadas, celebradas el año 2008 en Asunción del Paraguay, con el patrocinio de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Asunción.. Por otro lado, las XXXIV Jornadas, que tuvieron lugar en Río de Janeiro, Brasil, en el año 2005, fueron publicadas en un CD distribuido igualmente de forma gratuita a todos los miembros del Instituto.

En este momento se encuentran pendientes de publicación los volúmenes correspondientes a las XXXII Jornadas, celebradas en Montevideo, Uruguay, en el año 2003; las XXXIII, de Lima, Perú, del año 2004; y las XXXV Jornadas, de Caracas, Venezuela, que se celebraron en el año 2006.

II.2.3.2.2.- Otras publicaciones del Instituto.

Además de las publicaciones de las Jornadas, de las que acabamos de dar cuenta, el Instituto y a partir de 2001, ha publicado y distribuido el “Seminario de legislación aeronáutica iberoamericana actual”, de 2002; el “Seminario de Derecho Aeronáutico”, de 2003; los “Premios del Centenario de la Aviación”, convocados por el Instituto y que fueron publicados en el año 2005; un volumen en “Homenaje a Miembros Eminentes”, de 2006, que recoge un importante número de trabajos dedicados a honrar la memoria de un distinguido grupo de miembros del Instituto fallecidos; y, en este mismo año, la monografía “El derecho internacional de la navegación aérea a los

sesenta años del Convenio de Chicago”, del Dr. Santiago Ripol Carulla; en el año 2007 se publicaron el “Curso de especialización en Derecho Aeronáutico” y la tesis doctoral de la Dra. Elisa Celia González Ferreiro sobre “La Estación Espacial Internacional. Régimen Jurídico”.

En 2008 tuvo lugar un acto académico en homenaje al Presidente Honor del Instituto, Dr. Enrique Mapelli López, publicándose un volumen en el que figuran los trabajos que a dicho objeto preparó un distinguido grupo de miembros del Instituto que fue entregado al homenajeado y también distribuido gratuitamente a todos los pertenecientes a la entidad; en este mismo año se publicó “SAFETY&SECURITY: Estudio jurídico sobre la seguridad del aerotransporte civil internacional”, tesis doctoral del Dr. Raúl Hernández Campos. Finalmente, en 2009 ha visto la luz el volumen correspondiente al “Seminario sobre seguridad y transporte aéreo” que en este mismo año ha tenido lugar en Santa Cruz de Tenerife.

II.3.- Reconocimiento internacional del Instituto.

El resultado de la actividad desarrollada se ha plasmado en el reconocimiento internacional que a lo largo de su labor ha obtenido el Instituto. Ha de destacarse que por resolución de 14 de mayo de 1976 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas le fue conferido el estatus de Organismo Consultivo de esta Organización Internacional, habiendo mantenido dicho estatus hasta la fecha en virtud de evaluaciones cuatrienales, en las que el Consejo Económico y Social examina las actividades de cada entidad en el periodo, y para lo cual ha de enviarse a Naciones Unidas una memoria anual y un resumen cada cuatro años. El Instituto ha recibido la última ratificación de esta honrosa consideración en este mismo año..

Igualmente son reflejo de ese reconocimiento internacional las invitaciones para asistir como observador a distintas reuniones convocadas por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y en este mismo año el Instituto ha asistido por medio de representantes a la LXXVI reunión de su Comité Ejecutivo, que tuvo lugar en Chile el pasado mes de abril, a la XXII reunión de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos, celebrada en mayo, en Panamá, a la LXXVII reunión del Comité Ejecutivo y al Seminario sobre Medio Ambiente, que se organizaron en septiembre, en Buenos Aires.

II.4.- El futuro del Instituto.

No podemos cerrar estas líneas sin hacer alusión al futuro del Instituto. Tras una realidad que se proyecta hacia atrás en el tiempo durante cuarenta y cinco años, y no es frecuente que entidades de estas naturaleza y finalidades tengan una vida tan dilatada, podemos tener la satisfacción de que muchos de los esfuerzos se han visto recompensados por fecundos resultados, y también podemos manifestar la seguridad de que la actividad va a tener continuidad.

Para el año próximo, 2010, ya se encuentran en marcha nuevos proyectos. En abril se cumplirán cincuenta años desde que en Salamanca, con el auspicio de la Facultad de Derecho de su Universidad, de la Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto Francisco de Vitoria, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y del Ministerio del Aire, se organizaran las Primeras Jornadas Hispanoamericanas de

Derecho Aeronáutico, y esta efeméride merece una adecuada celebración. Para ello, y aprovechando que en abril se reunirá en Madrid el Consejo Directivo, ya hemos iniciado la organización para el día siguiente de un acto académico en la Universidad salmantina en colaboración con el Decanato de la Facultad de Derecho, acto que, de momento, se encuentra en sus prolegómenos.

Por otro lado, ya está trabajando en Buenos Aires una comisión, de la que forman parte los Doctores Griselda Capaldo y Eduardo Cosentino, respectivamente Vocal y Vicepresidente del Consejo Directivo del Instituto, y ambos Profesores de Derecho de la Navegación Marítima y Aérea de Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, con la finalidad de organizar las XXXVIII Jornadas Iberoamericanas, que tendrán lugar en dicha ciudad y en el mes de octubre; se ha elaborado un programa tentativo que será sometido a la aprobación del Consejo en su reunión de abril a la que ya hemos hecho referencia y a partir de la cual se pondrá en marcha la convocatoria correspondiente.

Con fechas todavía indeterminadas se encuentran en proyecto dos seminarios, uno sobre investigación de accidentes, y otro sobre actividades espaciales y derecho; los temas y conferenciantes están pendientes de decidir, y el lugar para su celebración será, probablemente, la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos en la que tenemos la sede y a la que nos hemos referido con anterioridad, y, por otro lado, se nos ha comunicado el interés de que volvamos a montar en Tenerife, y probablemente en 2010, otro seminario sobre un tema aeronáutico aún no determinado, y de que participemos en un futuro Curso sobre actividades aeronáuticas, a organizar por la Universidad Católica San Antonio de Murcia (UCAM) y también, probablemente, en 2010.

Estos proyectos para 2010 nos aseguran un futuro inmediato con múltiples posibilidades y nos permiten tener esperanza en la continuidad del Instituto durante el presente siglo, esperanza que se consolida por el hecho de que nuevos jóvenes, y desde diferentes campos profesionales relacionados con la aviación, se aproximan a nuestra entidad e inician su participación en sus actividades.

Con la ayuda de la Fundación AENA y de la Escuela de Ingenieros que nos acoge, instituciones a las que desde aquí reitero mi sincero agradecimiento como Presidente del Instituto y también a título personal, podemos confiar en que el Instituto tendrá todavía una larga y fecunda vida..

Madrid, Casa de América, octubre de 2009.