



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

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

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

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

## **CONCLUSIONES ADOPTADAS POR UNANIMIDAD**

### **EN LAS**

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

(Cádiz, del 2 al 5 de octubre de 2012)

#### **PRIMERA PONENCIA:**

***“Modelo de Administración Aeroportuaria adoptado por Brasil  
y Aeropuertos 2000 de Argentina”***

#### **Ponentes:**

Dres. Julio Cezar da Cruz Costa, del Brasil y Diego González, de Argentina.

**Primera.-** La reestructuración de los servicios aeroportuarios en Brasil requiere un incremento de la competitividad, con la inserción de nuevos competidores en el mercado. Aunque las primeras licitaciones han sido exitosas financieramente, las restricciones experimentadas en la infraestructura aeroportuaria brasileña demandan una mayor agilidad en el proceso de privatización del sector.

**Segunda.-** Es fundamental que los llamados a licitación no se refieran solamente al aporte inicial de capital de los concesionarios, sino también a las condiciones adecuadas de seguridad jurídica para que se mantenga el equilibrio económico-financiero de los contratos durante su vigencia.

**Tercera.-** Por más que Brasil pueda ser beneficiado de otras experiencias en el ámbito internacional, tendrá que vigilar cuidadosamente el desarrollo del sector y crear nuevos mecanismos con el fin de estimular la competencia entre los operadores privados.



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

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

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

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

## **SEGUNDA PONENCIA:**

### ***“Alianzas estratégicas en el transporte aéreo”***

#### **Ponentes:**

Dres. Ignacio Quintana Carlo, de España, y Jorge Álvarez Méndez, de Venezuela.

**Primera.-** El mundo de las alianzas estratégicas parece poner sobre el tapete el tema de la reforma al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago en 1944; la pregunta consiguiente es: si los Estados que conforman la Comunidad Internacional estarán dispuestos a ceder las facultades derivadas del concepto de soberanía y renunciar al control del tráfico aéreo que les corresponde de conformidad con la naturaleza de los acuerdos bilaterales o multilaterales suscritos con otros Estados.

**Segunda.-** El Código compartido, fundamento de las alianzas entre aerolíneas, impone transparencia absoluta para garantía de los pasajeros y para que estos conozcan con exactitud con quién han de volar. Un código de ética al respecto, espera para la protección integral de los usuarios del servicio público de transporte aéreo.

**Tercera.-** Las actuales alianzas latinoamericanas son la respuesta oportuna a la cláusula comunitaria que ha venido imponiendo, con carácter obligatorio, la Comunidad Europea, para la explotación de los servicios públicos de transporte aéreo con países de la subregión.

**Cuarta.-** En el momento presente, las Alianzas son el mejor y, probablemente, el único medio existente para soslayar la ausencia de una liberalización a nivel global en el transporte aéreo; al menos en principio y objetivamente considerado, un mercado en el que existen tres grandes alianzas a nivel global (One World, Sky Team y Star Alliance), podría ponerse como ejemplo de un mercado en el que existe un alto grado de competencia.

**Quinta.-** Sin embargo, tanto en los Estados Unidos como en Europa, comienzan a escucharse voces críticas a cerca de la política de “inmunidad antitrust” seguida por sus organismos reguladores del mercado para autorizar las Alianzas. De momento, las ventajas y desventajas del sistema parecen equilibradas, pero las propias fuerzas del mercado pronto inclinarán el fiel de la balance a uno de los lados y, probablemente, ese lado será el del rechazo de la “inmunidad antitrust” y el sometimiento de las Alianzas a un tratamiento similar al que reciben el resto de los operadores económicos: la aplicación pura y simple del marco legal vigente sin excepciones de ningún tipo.



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

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

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

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

### **TERCERA PONENCIA:**

#### ***“Contaminación aeronáutica: Los derechos de emisión de CO<sub>2</sub>”***

#### **Ponentes:**

Dra. Griselda Capaldo, de Argentina, y Dr. Ingeniero Arturo Benito, de España

**Primera.-** Dada la naturaleza jurídica de la atmósfera como *res communis usus*, y considerando que la descarga de CO<sub>2</sub> procedente de la quema de combustible por la aviación civil constituye un hecho jurídico de incidencia universal, se concluye que toda la regulación sobre los derechos de emisión de gases de efecto invernadero debe realizarse a través de la OACI, donde están representados 191 estados de los 193 que integran el concierto de las naciones.

**Segunda.-** La recomendación precedente está en línea con los artículos 1 y 12 del Convenio de Chicago de 1944, y también con el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto de 1997.

**Tercera.-** De suscitarse un conflicto relativo a la comercialización de derechos de emisión, sería recomendable acudir a otros foros alternativos como la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya (CPA), ante la que no sólo los estados tienen *locus standi* sino también las personas de existencia física y las de existencia ideal.

**Cuarta.-** La comercialización de los derechos de emisión por parte de las líneas aéreas, al ser de muy difícil implantación, debería realizarse a través de la OACI mediante acuerdos o tratados universales.



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

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

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

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

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

## **CUARTA PONENCIA:**

### ***“Residuos espaciales”***

#### **Ponentes:**

Dras. Sylvia Maureen Williams, de Argentina, y Elisa González Ferreiro, de España.

**Primera.-** La opinión generalizada hoy es que los residuos espaciales, juntamente con los objetos naturales cercanos a la Tierra (NEOs) y la posibilidad de una carrera armamentista en el espacio ultraterrestre, constituyen una seria amenaza a la seguridad espacial y un verdadero desafío al mundo jurídico. Más aún, dada la ausencia de información, los residuos originados por satélites militares resultan un hecho preocupante.

**Segunda.-** Por lo tanto la inclusión de los residuos espaciales como un ítem separado en la agenda de la Subcomisión Jurídica de COPUOS, si bien constituye un avance, debería ir más allá de un mero deber de informar sobre las medidas nacionales adoptadas por los estados para la reducción de los residuos espaciales.

**Tercera.-** De conformidad con la propuesta de la República Checa a la Subcomisión de Asuntos Jurídicos de COPUOS, parece apropiado que el tema de los residuos espaciales y sus directrices alcanzaran la categoría de “Principios de Naciones Unidas” en el marco de una Resolución de la Asamblea General. Basta recordar que dichas resoluciones, cuando declaran principios o líneas rectoras, no son de por sí obligatorias excepto que estén incorporando normas de la costumbre internacional.

**Cuarta.-** Aún cuando la etapa de adopción de Tratados y Principios por parte de las Naciones Unidas parezca concluida y el momento político no sea el mejor para la adopción de normas más estrictas, nada impide reabrir ese procedimiento en el caso de riesgos y amenazas de consecuencias inciertas y cifras alarmantes en torno a la cantidad de residuos espaciales en el mundo de hoy.

**Quinta.-** En materia de solución de controversias originadas por el riesgo de los residuos espaciales, sería recomendable analizar las nuevas Normas de la Corte Permanente de Arbitraje de las Naciones Unidas adoptadas en 2011, de naturaleza procesal y de aplicación expresa al campo espacial.

**Sexta.-** Teniendo en cuenta el ingreso del Instituto como Observador Permanente ante el COPUOS, sería recomendable acrecentar la cooperación en este tema de la agenda de la Subcomisión de Asuntos Jurídicos presentando las ponencias y conclusiones de estas Jornadas en la sesión anual del año próximo de la referida Subcomisión.

Cádiz, a 5 de octubre de 2012