



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
E-mail: secretaria@instibaerospa.org
www.instibaerospa.org

CONCLUSIONES ADOPTADAS POR UNANIMIDAD EN LAS
XLI JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO
Y DEL ESPACIO, Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

(Madrid, del 26 al 28 de noviembre de 2014)

PRIMERA PONENCIA:

**“Aspectos técnicos y jurídicos de la Investigación de
Accidentes e Incidentes de Aviación Civil”**

Ponente:

Profesora Dra. Cristina Cuerno Rejado, (España)

Sometidas a consideración de las Jornadas las conclusiones propuestas por la Dra. Cristina Cuerno Rejado, las cuales fueron aprobadas por unanimidad, en los siguientes términos:

1. A pesar de que las recomendaciones de seguridad son una herramienta que cuenta ya con más de 38 años de antigüedad, su emisión, seguimiento, trazabilidad, tratamiento, aplicación y gestión por parte de las autoridades de investigación responsables de su emisión como parte de las principales autoridades competentes en materia de aeronavegabilidad es desigual y pone de manifiesto la existencia de un interesante margen de mejora.
2. Es cierto que debido a su carácter no obligatorio, la recomendación de seguridad pierde cierta efectividad, no obstante también es cierto que en general un elevado porcentaje de las mismas es implementado por parte de los receptores.
3. Haciendo un repaso sobre el tratamiento que diferentes autoridades de investigación así como agencias de seguridad aérea dan a las recomendaciones se ha podido detectar que su trazabilidad es difícil y muy desigual, dependiendo del Estado de que se trate. Desde la posición extrema, por su difícil accesibilidad, como en el caso del BEA Francés, llegamos al caso opuesto de la transparencia y proactividad del modelo del TSB de Australia. Como situaciones intermedia tendríamos NTSB. Asimismo, respecto a la posición adoptada por FAA y EASA, hay que decir que es mucho más transparente la posición de la Administración norteamericana, si bien el ejercicio llevado a cabo por EASA con la publicación de los informes anuales, ya es un paso adelante en la tarea de diseminación de la información.
4. Por otra lado la iniciativa de la Comisión Europea de impulsar la creación del repositorio europeo de recomendaciones de seguridad es, sin duda, una iniciativa aplaudida por la



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
E-mail: secretaria@instibaerospa.org
www.instibaerospa.org

comunidad internacional y un paso adelante en la prevención pero que habrá que seguir de cerca, tratando de alentar a la Comisión para que dicha herramienta sea, en verdad, completa y útil para todos los agentes involucrados en la seguridad aérea.

5. Por último y como colofón, a la vista del presente estudio, surgen ideas que podrían servir para incrementar la potencia de las recomendaciones de seguridad como herramientas de prevención en el futuro. Por ejemplo sería interesante que la base de datos europea de recomendaciones tuviera unida o ligada a una base de datos de accidentes, generando una base de datos global. Otra iniciativa podría ir en la línea de homogeneizar las recomendaciones, sus categorizaciones así como toda una serie de acciones proactivas, como se hace en el caso de Australia.

Los Accidentes Aéreos del MH370- Índico Sur y del MH17 - Ucrania del Este. Coberturas de seguros y asistencia post - accidente.

Ponente:

Profe Dr. Carlos María Vassallo, (Argentina).

La ponencia presentada por el Dr. Carlos M. Vassallo, presento recomendaciones que se elevaron a la consideración de las Jornadas e igualmente fueron aprobadas por unanimidad. Seguidamente se transcriben:

1. Se debería llevar a cabo y profundizar los estudios de los accidentes han puesto como novedad, tal como la posibilidad o no de desconexión del transponder desde la aeronave: mejorar el sistema de localización y radarización a nivel global: darles mayor autonomía a las señales que emitan el FDR y CVR entre otros.
2. Reducir la discrecionalidad de las aerolíneas para volar en zonas de conflicto, aún con autorización del ATM.
3. determinar con mayor precisión los casos, según las características tipificadas de los accidentes para la rápida determinación en cuanto a las coberturas de pólizas de casco y RC, o bien las llamadas pólizas de guerra.
4. Determinar en la póliza, el límite que se fije para afrontar los costos de las operaciones SAR evitando conflictos en situaciones prolongadas de búsqueda como las del MH370.
5. Lograr que los Estados parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, evolucionen la Circular 285 de Práctica recomendada a Norma obligatoria , para la eficiente asistencia a las víctimas y sus familiares en una accidente aéreo.



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
E-mail: secretaria@instibaerospa.org
www.instibaerospa.org

SEGUNDA PONENCIA:

“Modificación al Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963)”

Ponente:

Dr. Álvaro Lisboa Montt (Chile).

El comportamiento de una pequeña minoría de pasajeros indisciplinados pone en peligro la seguridad del vuelo, afecta la experiencia de viaje de los demás pasajeros, causa interrupción operacional y conlleva significativos costos para las aerolíneas.

- Tratar con este tema exige un enfoque integral de todos los actores y partes interesadas en abordar eficazmente el problema de los pasajeros indisciplinados.
- Los pasajeros y las tripulaciones se merecen una experiencia de viaje más segura y más agradable.
- El protocolo acordado en la Conferencia Diplomática convocada por la OACI para enmendar el Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, aunque recogió algunas de las revisiones que la comunidad internacional y la industria venían auspiciando, dejó insatisfechos a un importante número de países.
- La ampliación de las bases de jurisdicción constituyó sin duda un progreso importante.
- Está llamada a cerrar una brecha existente en la Convención y dar a los Estados las herramientas legales necesarias para enfrentar a los pasajeros indisciplinados.
- Algunos Estados estimarán conveniente aplicar la Circular 288 de la OACI, en su texto actual o revisado, a modo de guía para desarrollar o modificar la legislación nacional; y/o ratificar el protocolo modificadorio del Convenio de Tokio (protocolo de Montreal de 2014) para fortalecer el marco jurídico internacional que rige estas ofensas y actos.
- El protocolo tal vez proporcione un elemento disuasivo eficaz contra comportamientos rebeldes, al hacer que las consecuencias de semejantes comportamientos sean más claras y exigibles.
- La introducción de elementos ajenos al Convenio de Tokio, como el agente de seguridad, por una parte; la limitación de la ampliación de la jurisdicción solo a las infracciones penales, limitación a nuestro juicio innecesaria, por otra; y, por último, las diversas visiones sobre la naturaleza del oficial de seguridad a bordo de las aeronaves comerciales, conspiran contra un éxito más amplio del protocolo. por las razones indicadas numerosos países no se sienten optimistas y tienen serias dudas que el protocolo reciba un alto número de ratificaciones.



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
E-mail: secretaria@instibaerospa.org
www.instibaerospa.org

- En suma, está por verse la aceptación internacional del nuevo instrumento internacional.

El texto del protocolo modificadorio del Convenio sobre Infracciones y Ciertos otros Actos cometidos a bordo de aeronaves, debió interpretar el sentir de un mayor número de países y debió constituirse en el instrumento jurídico internacional que diera los medios para lidiar eficazmente con los pasajeros indisciplinados y disuadir futuros incidentes.

TERCERA PONENCIA:

“Sobre el Acuerdo de la Luna y el Patrimonio Cultural del Espacio”

Ponente:

Lic. Elvira Prado Alegre (España)

1. El Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial **debe profundizar** sobre la necesidad de proponer la creación de una tercera subcomisión de carácter económico y social en el seno de COPUOS (Comisión sobre Utilización Pacífica del Espacio Ultraterrestre), convirtiéndose en el marco idóneo para tratar el patrimonio cultural del espacio.
2. El Instituto iberoamericano, en calidad de Observador de la Comisión sobre Utilización Pacífica del espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas, **estudiará** la posibilidad de presentar una solicitud ante la Subcomisión Jurídica de COPUOS para retomar el asunto de la revisión del Acuerdo sobre la Luna, poniendo especial énfasis en la necesidad de facilitar la explotación comercial de los recursos naturales de los cuerpos celestes, que es lo que actualmente los países espacialmente desarrollados están demandando, bajo un régimen internacional apropiado donde se permita que los recursos naturales, una vez extraídos, sean propiedad de la entidad que los obtuvo.
3. El Instituto Iberoamericano **analizará detenidamente la viabilidad** de proponer la creación de un organismo especializado en materia espacial, con las atribuciones, derechos y obligaciones referentes a todas y cada una de las actividades espaciales, tanto de Estados como de particulares, debidamente organizados, desde un punto de vista científico, tecnológico, jurídico, económico y social. Dicho organismo deberá contar con un órgano jurisdiccional especializado que garantice el cumplimiento de las normas que rigen las actividades espaciales.



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
E-mail: secretaria@instibaerospa.org
www.instibaerospa.org

CUARTA PONENCIA:

“Aeronaves no tripuladas. Aspectos técnicos y jurídicos”

Ponente:

Dña. Nerea Cañas Zarraoa (España)

“Marco regulatorio de los sistemas de aeronaves pilotadas remotamente (RPAS)”

Ponente:

Comandante piloto D. Rafael Teijo Gundín (España)

1. Debemos trabajar a nivel nacional, comunitario e internacional para sentar las bases regulatorias que permitan una integración segura de los RPAS en el ámbito de la Aviación Civil Comercial.
2. Se debe fomentar la cultura aeronáutica y jurídica a todos los niveles para concienciar a los agentes implicados en esta nueva modalidad de aviación y preservar ante todo la seguridad de las operaciones.
3. Debemos buscar un equilibrio entre el marco regulatorio y la oportunidad de mercado que abre esta nueva forma de aviación comercial, huyendo de la excesiva regulación, y permitiendo una flexibilidad imprescindible para el desarrollo de esta incipiente modalidad aeronáutica.
4. Aún siendo una nueva forma de aviación comercial, el marco regulatorio de la OACI, con pequeñas modificaciones, debe ser suficiente para la armonización internacional de los RPAS

Madrid, a 28 de noviembre de 2014