

XLV Jornadas Latino- Americanas de Direito Aeronáutico e Espacial

XIV Congresso Internacional de Direito Aeronáutico



4 a 6 de outubro de 2023
São Paulo - Brasil

even3.com.br/alada2023/

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. Flyer 1
- 1.2. Programa 10

2. TEMA I. CIRCUNSTÂNCIAS EXTRAORDINÁRIAS NO TRANSPORTE AÉREO

- 2.1. *Considerazioni sparse sugli effetti dell'evento «guerra» sui contratti di impiego dell'aeromobile* - ZAMPONE, Alessandro 24
- 2.2. *O acesso transnacional à justiça no transporte internacional de passageiros: a convenção de montreal, o direito brasileiro e o excesso de judicialização* - STARLING, Valéria Curi 45
- 2.3. *Surgimiento de las circunstancias extraordinarias con ocasión de los pasajeros disruptivos y transporte de mascotas.* - DEL HIERRO, Jose 68

3. TEMA II. CONTROVÉRSIAS ATINENTES AO DANO MORAL NO TRANSPORTE AÉREO

- 3.1. *Transporte aéreo. não presunção do dano in re ipsa e indústria dos danos morais* MARTES, Rogério 83
- 3.2. *Visión desde la jurisprudencia argentina del daño moral en el transporte aéreo de pasajeros* - HIDALGO, Guadalupe 104
- 3.3. *El concepto de daño moral (extrapatrimonial) en Argentina y distinción con el daño psíquico y la cuantificación de este en el transporte aéreo. Baremos y criterios* - ROMUALDI, Emilio 125
- 3.4. *La jurisprudencia de los tribunales brasileños. Desafíos y perspectivas* - MORSELLO, Marco Fábio 144

4. TEMA III. COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS DE AVIAÇÃO

- 4.1. *Mudança climática, aviação e os combustíveis sustentáveis* - BERNARDI, Ricardo 177
- 4.2. *Derecho de sobrevuelo, limitaciones a la propiedad y sostenibilidad en España* - MORENO, Yolanda 198
- 4.3. *Los biocombustibles en la industria de la aviacion* – TREVISI, Ricardo 204

5. TEMA IV. REGULAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA

- 5.1. *Transporte de produtos perigosos* - MALUF, Ricardo 216
- 5.2. *La limitación de la responsabilidad de las compañías aéreas por daños a la carga en el convenio de montreal, ¿Un acierto?* - LAVALL, María Victoria 233

5.3.	<i>El daño como hecho generador de la responsabilidad en el transporte aéreo de mercaderías. algunas reflexiones desde del derecho chileno</i> - SAAVEDRA, Maximiliano	250
5.4.	<i>Il concorso di responsabilità nel trasporto aereo di cose</i> - CORONA, Valentina	269
6.	TEMA V. VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS E NOVAS TECNOLOGIAS	
6.1.	<i>Los drones como herramienta de investigación policial y de prueba ante el Poder Judicial</i> - VASSALLO, Carlos	289
6.2.	<i>Cuando la realidad avanza más rápido que las leyes: un repaso de la normativa sobre Drones en la legislación chilena</i> - FERNÁNDEZ TURNER	321
6.3.	<i>Regulamentação de Drones no Brasil</i> - HONORATO, Roberto	347
6.4.	<i>Responsabilidad por daños causados por drones autónomos</i> - KONERT, Anna	353
7.	TEMA VI. DIREITO AERONÁUTICO E TURISMO	
7.1.	<i>Proyecto de convenio internacional de contratos de viaje</i> - NATIELLO, Orlando	364
7.2.	<i>Responsabilidad del agente de viajes en el transporte aéreo en el derecho argentino</i> - BALIAN, Nestor	397
7.3.	<i>Risco de agências de turismo e de consumidores de transporte aéreo frente ao tema nº 210 do Supremo Tribunal Federal</i> - FERRAZ, Joandre e FERRAZ, Patricia	420
7.4.	<i>Il peso dei diritti aeroportuali per il radicamento di servizi aerei in aree insulari</i> - PRUNEDDU, Giovanni	444
8.	TEMA VII. NOVOS PARADIGMAS DA REGULAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO E A UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS MILITARES	
8.1.	<i>La Inteligencia Artificial (IA) en la regulación del espacio aéreo con los nuevos ingenios del aire, RPAS y VSTOL y sus desafíos jurídicos / operacionales</i> - REYES, Tito	458
8.2.	<i>Voos suborbitais: necessidade de regulamentação nacional e internacional</i> - LEISTER, Valnora	477
9.	TEMA VIII. ASPECTOS CONTROVERTIDOS DE DIREITO ESPACIAL	
9.1.	<i>Turismo spaziale: problemi e prospettive turismo espacial: problemática y perspectivas</i> - COMENALE PINTO, Michele	495
9.2.	<i>Verso un nuovo diritto commerciale dello spazio?</i> - ANCIS, Luca	524
9.3.	<i>La inteligencia artificial y el derecho espacial</i> - GAGGERO, Marta	535
9.4.	<i>El concepto de gestión espacial (space traffic management)</i> - ROMUALDI, Emilio	547

10. TEMA IX. DIREITOS E DEVERES DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADORES NA REALIDADE CONTEMPORÂNEA

- 10.1. *A importância da regulação responsiva no setor aéreo* - ZUCCHINI, Luana..... 569
- 10.2. *Los conflictos de leyes derivados de la protección de los pasajeros del transporte aéreo*
- GARCÍA, Manuel Sarmiento 582
- 10.3. *Padrões mínimos de regulação e reconhecimento do contrato de transporte aéreo como instrumento de direitos e deveres* - SOUTO, Marcio 601
- 10.4. *Os direitos do passageiro aéreo na jurisprudência portuguesa e na Justiça europeia* - ALMEIDA, Carlos A. Neves..... 621

11. TEMA X. REFLEXÕES ACERCA DOS SLOTS AEROPORTUÁRIOS

- 11.1. *El tratamiento regulatorio de los slots durante y después de la pandemia del Covid 19* - RAMIREZ, Miguel Mena..... 671
- 11.2. *A regulação das faixas horárias (slots): Um breve estudo comparado entre IATA, EUA, União Europeia e Brasil* - SÁ, Marcial..... 688

YOLANDA BUSTOS MORENO Profesora Titular Derecho Civil de la Universidad de Alicante.

“Derecho de sobrevuelo, limitaciones a la propiedad y sostenibilidad en España”

□ Resumen del trabajo que próximamente será publicado en la Revista de ALADA

El cambio climático plantea la necesidad de afrontar un reto mundial¹, en la medida que es evidente que afecta al planeta en su conjunto, por lo que es necesario cooperar a escala global. En este marco general de lucha contra el cambio climático hay que incluir sin lugar a dudas al sector aéreo², desde el momento que la contaminación del aire que afecta al cambio climático, sino también porque influye negativamente a la calidad del aire, aunque no al propio clima, así como por otro tipo de contaminación que no resulta menos molesta, pero que afecta a la salud, como es la del ruido³.

En la medida que este tipo de ruido afecta de forma considerable a nuestra calidad de vida y bienestar, hay que encontrar un punto de equilibrio entre el derecho de sobrevuelo que implica a los ciudadanos tener que soportar dichas molestias, frente a la protección de sus derechos, algunos de ellos de carácter constitucional⁴.

De ese modo, cierto sector de la doctrina española⁵ ha destacado cómo la justicia española y europea han apuntalado la tesis que el ruido afecta a derechos fundamentales como el

¹ SANZ RUBIALES, I (Coord.): *“Cambio climático y Unión Europea (Presente y futuro del mercado europeo de emisiones)”*. Tirant lo Blanch. Valencia. 2014.

² En el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo titulado: “Análisis actualizado de los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO2 y posibles medidas políticas con arreglo al artículo 30, apartado 4, de la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión de la UE” (COM (2020) 747 final), se denuncian las emisiones por la aviación de óxido de nitrógeno, hollín, oxidado de azufre y vapor de agua, como elementos que afectan al clima.

³ Francisco Santandreu Capón: “desarrollo turístico y medidas medioambientales en el sector aéreo: el ejemplo de Canarias”, *Revista Española de Derecho Aeronáutico y Espacial*, 2023, N° 3, en prensa, y más ampliamente sobre esta cuestión puede consultarse su trabajo “Problemas jurídico-medioambientales en relación con el aeropuerto de Barajas”. *Revista Española de Derecho Aeronáutico y Espacial*, 2023, 2 (Septiembre 2022). pp.215-236.

⁴ Se trata de proteger los derechos recogidos, por ejemplo, en el art. 8 del CEDH interpretado por el TEDH en la sentencia recaída en el caso Lopez Ostra contra España, de 9 de diciembre 1994, que recoge que «los atentados graves contra el medio ambiente pueden afectar al bienestar de una persona y privarle del disfrute de su domicilio de manera que perjudique su vida privada y familiar, sin poner en grave peligro la salud del interesado»

⁵ Fernando González Botija: Ponencia: “Adaptación urbanística a la Urban Air Mobility”,

derecho a la intimidad personal y familiar y el derecho a inviolabilidad del domicilio (art. 18 y el 20.4) que está relacionado con el art. 12 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (de 1948), el art. 17 del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Económicos (de 1966) y el art. 8 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (de 1950). Así mismo, hay que mencionar los principios rectores, de la CE 78, como al derecho a la salud (art. 43) y al medio ambiente (art. 45) 16 17. Además, hay que citar al art. 53, de la CE 78, sobre la aplicabilidad directa e inmediata del texto constitucional en lo que se refiere a los derechos fundamentales. También hay que tomar en consideración Código Penal por el delito de allanamiento de morada (art. 490). Así, se considera que, para proteger los derechos humanos por parte de los poderes públicos, es necesaria la planificación urbanística de los municipios, así como su remodelación. Para ello son imprescindibles, entre otros instrumentos, la realización de los mapas de ruido, que deben orientar la planificación urbanística con sus planes de acción⁶.

A este respecto, el art. 4 de la Ley de Navegación Aérea española (LNA), reformado por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, dispone que se reconoce el derecho de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes a ser resarcidos conforme a los capítulos IX (servidumbres aeronáuticas) y XIII (responsabilidad en caso de accidente) de la presente Ley, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido⁷, los Tratados internacionales y el Derecho Comunitario, de los daños y perjuicios que se les ocasionen como consecuencia de su deber de soportar la navegación aérea. Se refiere a los perjuicios que se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, partiendo de la obligación de soportar los

pronunciada en el IV Congreso *Legaldrone* (dir. Yolanda Bustos Moreno), *Airspace Integration Week* 28 septiembre 2023, Madrid.

⁶ A este respecto, Fernando González Botija entiende que no podemos afirmar que los mapas de ruido sean la solución de todos los problemas, aunque si ponen el foco de atención sobre aspectos de la ciudad que son mejorables. En contraposición, estos mapas pueden ser completados y mejorados. El anexo IV del Real Decreto 1513/2005 destaca los focos en que se debe de hacer hincapié: tráfico rodado, ferroviario, aeropuerto, actividad industrial. Sin embargo, los mapas no contemplan los ruidos producidos por el ocio. Como señala Herrera del Rey, los mapas de ruido deberían elaborarse sobre la base de las reiteradas denuncias de los vecinos acaecidas en los últimos diez años. El mejor plan de acción consistiría en averiguar por qué esas denuncias no se han corregido en cada caso, *op. cit.*

⁷ La contaminación acústica se define en la Ley del Ruido como «la presencia en el ambiente de ruidos, vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente».

niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea.

La interpretación del citado art. 4 LNA puede resultar un tanto confusa⁸. En principio, dicho precepto reconoce a las personas que son sobrevoladas, *genéricamente*, el derecho a ser resarcidos conforme a los capítulos IX y XIII de la presente ley, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, los tratados internacionales y el Derecho Comunitario. Dicha formulación está pensada para uno de los supuestos que más reclamaciones suscita en otros Derechos: los daños derivados del ruido anormal producido por los aviones, cuya indemnización viene siendo rechazada, conforme a la interpretación clásica del art. 1.1 Convenio de Roma por los tribunales de otros países, desde el *leading-case* «Causby vs. US Supreme Court of USA 27 may 1946»⁹, y ello a pesar de las críticas vertidas por la doctrina que considera que sí debería incluirse en el ámbito de aplicación del citado Instrumento internacional¹⁰.

Efectivamente, hasta el momento presente, la obligación de soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea, de conformidad con la normativa reguladora del tráfico aéreo, ha resultado de especial trascendencia en el entorno de los aeropuertos, en virtud del impacto acústico que causan las aeronaves.

Desde el punto de vista de los ciudadanos en el entorno de las ciudades, a nivel de principio, «nadie podrá, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave efectuada de acuerdo a las normas vigentes. Sin embargo, si se le produjere daño, tendrá derecho a indemnización»¹¹. Sin embargo, queda pendiente regular, de forma satisfactoria,

⁸ Sobre dicha interpretación, Yolanda Bustos Moreno, «El transporte y la navegación aérea», en *Responsabilidad civil en el ámbito del transporte y la navegación aérea* (Natalia Álvarez Lata, Yolanda B. Bustos Moreno), *Tratado de responsabilidad civil* (coord. por Luis Fernando Reglero Campos, José Manuel Bustos Lago, Vol. 2, 2014, pp. 1072-1073 y “La irrupción de los drones (sistemas de aeronaves no tripuladas, UAS) y la responsabilidad civil: El futuro de los UAS autónomos”, *Cuestiones clásicas y actuales del Derecho de daños: estudios en homenaje al profesor Dr. Roca Guillamón*, (coord. por Joaquín Ataz López, José Antonio Cobacho Gómez; Juan Roca Guillamón (hom.), pp. 900-901.

⁹ Sobre la trascendencia de este caso, *Diederiks-Verschoor: An Introduction to Air Law ...*, pgs. 234-235.

¹⁰ *Vgr.* Marina Donato: *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial Espacial*

¹¹ Art. 6. Proyecto Código Aeronáutico, Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Versión 2022. Aprobada por unanimidad en la XXXVIIa.

los medios de protección frente al genérico derecho de sobrevuelo respecto a los drones¹². Al respecto, podemos precisar que, aunque a un particular no le podría quedar permitido el derecho a derribar un dron, esta posible reacción ilícita se ha extendido de tal modo que, en ciertos países, se ha tenido que regular expresamente, como en EE.UU a través de normas muy dispersas¹³. Con relación al art. 4 LNA entendemos que, pese a que la norma se proyectó para molestias sonoras de los aviones tripulados en las poblaciones circundantes a los aeropuertos, no para los UAS, habrá que realizarse una remisión a la normativa sectorial, de carácter nacional y comunitaria, respecto a los posibles atentados a la privacidad, molestias por emisiones sonoras y protección del medio ambiente.

Desde la perspectiva de las *Smart Cities* está claro que los drones jugarán un papel esencial. La creación de alternativas sostenibles para el transporte en las grandes capitales está cada día más cerca. Disminuirán las aglomeraciones en las carreteras, se podrá acceder más rápidamente a determinados lugares y se reducirán las emisiones de carbono, no obstante, se plantean una serie de retos a resolver desde el punto de vista normativo, de seguridad y de aceptación por parte de los ciudadanos. Hoy en día, la sociedad tiende a asociar los UAS con un impacto negativo al verse sobrevolada, de forma visible, por estos pequeños sistemas automatizados. Bien es cierto que el aumento previsible del número de aeronaves no tripuladas, que operan a baja altitud, incrementará también, inevitablemente, las molestias y la interferencia con el uso y disfrute de la propiedad pública o privada. Se espera que los UAS generen incomodidad, angustia mental y emocional de las personas por sentirse vigilados. Además, resultará viable que puedan sufrir molestias, debido al ruido de las aeronaves y la contaminación visual¹⁴.

Asamblea General de ALADA, realizada el 27 de octubre de 2022.

¹² La *Uniform Law Commission*, en la línea del *leading-case* «Causby vs. US Supreme Court of USA 27 may 1946» ha previsto establecer los límites sobre la capacidad de los operadores de drones de volar sobre propiedades privadas y los factores para determinar qué sería o no una *substantial interference*, cuando no hubiera existido negligencia en la actuación, KURTZ, Paul M., «Memorandum Uniform Tort Law relating to Drones Act», *Uniform Law Commission*, 2019.

¹³ Sobre el rechazo por los tribunales de indemnizaciones planteadas por los particulares, partiendo de la interpretación clásica del art. 1.1 CR y del citado *leading-case*, JENNISON, Michael., «Rescuing the Rome Convention of 1952: Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties» *Uniform Law Review*, Vol. 10, 4, December 2005, pp. 791,802,803.

¹⁴ Como se advierte en <https://www.rpas-drones.com/retos-de-la-integracion-de-drones-en-las-smart-cities/>

Esto puede considerarse, a partir de cierta entidad, intrusivo. La cuestión aquí es delimitar el parámetro razonable para medir la razonabilidad de estas interferencias, respecto a los derechos de las personas sobre la superficie. A nivel de la UE, se está regulando un completo marco normativo que, si bien se centra en aspectos relacionados con la seguridad aérea, a su vez incluye la voluntad de establecer los requisitos para tratar de atenuar los riesgos relacionados no sólo con la seguridad del vuelo, sino también con la privacidad y la protección del medio ambiente, entre otros aspectos¹⁵. Recientemente, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), ha publicado sus *Guidelines on Noise Measurement of UAS Lighter than 600 kg (Specific Category)*. Este documento es importante, pues proporciona a fabricantes y diseñadores de UAS las primeras directrices hacia las cuales el regulador orienta el proceso de estandarización de la medida del ruido generado por este tipo de sistemas.

Sobre la base de dichas guías europeas, se considera¹⁶ desde el punto de vista técnico que, a pesar de ser un documento técnicamente robusto, se enfoca exclusivamente a la obtención del *nivel sonoro*. Es decir, existe una diferencia fundamental entre *nivel sonoro* y *ruido*. El primero es una magnitud física, cuantificable matemática y técnicamente, de cualquier sonido. En cambio, el ruido es definido como «sonido inarticulado, por lo general desagradable» por el Diccionario de la Real Academia Española. Es decir, se trata de una definición fundamentalmente cualitativa, no cuantitativa. A pesar de décadas de investigación psicoacústica, sigue sin poder determinarse con certeza qué parámetros físicos definen cuándo un sonido se convierte en ruido. No queda sino realizar audiciones para determinar pues cuán desagradable resulta un sonido. En cualquier caso, dado que un mismo sonido puede ser considerado molesto o no (o más o menos desagradable por distintas personas), el legislador

¹⁵Por ejemplo, en categoría «específica», para que la autoridad competente realice una evaluación del riesgo, el operador debe presentar una «declaración», art. 12.2 c) Reglamento 947, que confirma que la operación prevista cumple todas las normas aplicables de la Unión y nacionales; en particular, por lo que respecta a la privacidad, la protección de datos, la responsabilidad (*liability*), aseguramiento, seguridad en el sentido de protección frente a ataques, más probablemente ciberataques (*security*), y del medio ambiente. Las clases C0, C1, C2 y C4 sólo pueden ser alimentados exclusivamente con electricidad. Cabe recordar el grave incendio producido por un farolillo chino en 2013, con un gran daño ecológico, además de cuantiosas pérdidas económicas (£6 million). Véase también el art. 55 Reglamento 2018/1139 y Considerando (3) Reglamento 2020/1058 y como desarrollo, en el mismo sentido, se recoge en art. 18 (e) GM1, AMC GM, 2019/947. De forma similar, complementado dicha exigencia, se recoge en el art. 151.1 LNA, reformado por el RDL 2020.

¹⁶Jorge García Tíscar, ponencia “Modelos digitales para la evaluación del ruido de uas en el entorno urbano” pronunciada en el IV Congreso *Legaldrone* (dir. Yolanda Bustos Moreno), *Airspace Integration Week* 28 septiembre 2023, Madrid.

ha optado generalmente por reducir el nivel de ruido hasta límites considerados aceptables por el público. No obstante, queda pendiente determinar qué nivel de ruido de UAS puede entenderse aceptable por el público, que será distinto al nivel que se considere aceptable para un autobús o un automóvil.