

SIERRA NOGUERO, ELISEO. *Manual de Derecho Aeronáutico*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2020, 315 pp.

MARÍA JOSÉ CASTELLANOS RUIZ  
*Profesora Ayudante Doctora de Derecho Internacional Privado*  
*Universidad Carlos III de Madrid*  
ORCID ID: 0000-0003-1869-4488

DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2021.6026>

La obra de Eliseo Sierra Noguero es el único Manual de Derecho aeronáutico que recoge la normativa existente sobre Derecho aéreo de forma actualizada. Todo ello es realizado con gran claridad y maestría, teniendo en cuenta que se trata de un tema en el que la regulación es muy amplia y compleja.

Con esta obra el autor pretende ofrecer un enfoque práctico sobre la gran variedad de aspectos que engloba el Derecho aeronáutico. Por ello, en cada uno de los once capítulos que la componen se encuentran de manera ordenada las distintas fuentes normativas, internacionales, europeas y nacionales.

Además, al abordar sus instituciones de marcado carácter técnico, es un texto de especial interés tanto para juristas como para no juristas, que bien pueden ser economistas, ingenieros aeronáuticos o graduados en otros estudios universitarios.

En el primer capítulo se recogen el concepto y el régimen jurídico del Derecho aeronáutico. En el mismo, se desglosan las distintas normas jurídicas que regulan la navegación aérea. Se trata de normas fundamentalmente de Derecho administrativo y normas de Derecho mercantil, pero también de otras ramas del Derecho, como el Derecho laboral, el Derecho penal o el Derecho internacional privado. Si bien, se debe destacar que esta última disciplina jurídica no suele ser incluida en las obras existentes sobre la materia, lo cual le aporta un valor añadido. Se estudian, por tanto, las abundantes normas internacionales y de la Unión Europea, pues un rasgo distintivo del Derecho aeronáutico es su carácter internacional. Aunque se explica la legislación básica español-

la ya anticuada, como son la Ley de Navegación Aérea y la Ley de Seguridad Aérea, se añade la regulación, que en realidad se aplica actualmente, a través de Reales Decretos, Órdenes y Circulares. Por último, se debe destacar en este capítulo la importancia que el autor le otorga a las costumbres internacionales, que pueden llegar a ser de cumplimiento obligatorio, cuando las asociaciones profesionales o empresariales, como la IATA, crean cláusulas contractuales o prácticas del sector seguidas de forma masiva.

A partir del capítulo segundo, la obra puede dividirse en dos partes. En una primera parte, que comprendería hasta el capítulo séptimo, se abordan principalmente todos los aspectos recogidos en normas de Derecho administrativo, tales como las libertades del aire o la regulación de los aeropuertos. Mientras que, en la segunda parte, desde el capítulo octavo hasta el undécimo, se explica el régimen jurídico de los tipos de contratos relacionados con la materia, ya sea el contrato de compraventa de aeronaves o el contrato de transporte aéreo comercial de personas y mercancías, por lo que aquí, son de aplicación también ciertas normas de Derecho privado, especialmente de Derecho mercantil.

Así pues, en el capítulo segundo, el autor desarrolla los distintos organismos e instituciones que intervienen en la navegación aérea. Esta tarea no es sencilla, si se tiene en cuenta que el número de interlocutores que interfieren en la navegación aérea es elevado, al tener que desarrollarse cumpliendo con los máximos estándares de seguridad. Aunque los organismos son mencionados en cada capítulo, son analizados de forma autónoma en

este capítulo. El más importante es la OACI por su carácter internacional como organismo especializado de la ONU para la aviación civil internacional. También en Europa han surgido conferencias o instituciones esenciales como la EASA, la CEAC o Eurocontrol. En España, la organización aeronáutica administrativa la asume principalmente el Ministerio de Fomento, que cuenta con órganos como la AESA o ENAIRE.

El tercer capítulo de especial importancia se dedica al tráfico aéreo y a dos de sus principios esenciales. Por un lado, se encuentra el reconocimiento normativo de la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo, pues ha de establecerse la gestión de los espacios no susceptibles de apropiación, como el Alta Mar. Por otro lado, se hallan las libertades del aire, que establecen en qué condiciones las aeronaves extranjeras pueden acceder al espacio aéreo soberano y a sus aeropuertos, tanto esporádicamente y por razones técnicas, como de forma regular y por razones comerciales de transporte de personas, mercancías y pasajeros.

En el capítulo cuarto, se aborda el Derecho de la circulación aérea y de los servicios de navegación aérea que cada Estado se compromete a prestar a los usuarios dentro del marco de su soberanía o control, con el fin de garantizar la eficiencia y la seguridad en la navegación aérea. Esta es una materia muy densa y de un marcado carácter administrativo y técnico; pero es muy relevante pues establece la forma en que debe desarrollarse la circulación, así como los medios y servicios de control, información o alerta, entre otros.

Los aeródromos y aeropuertos, como infraestructuras esenciales, son el objeto del capítulo quinto. En el mismo se aborda la regulación normativa de cuestiones como su constitución, su certificación, las relaciones urbanísticas con su entorno, las servidumbres aeronáuticas, la gestión de los mismos, su participación en los servicios de navegación aérea, la distribución de horarios o franjas aeroportuarias para despegar y aterrizar, los servicios de handling de las aeronaves y de los demás usuarios del aeropuerto, entre otras. Tales aspectos son regulados esencialmente por normas de Derecho administrativo, pero algunos temas sobre contratos y determinadas relaciones están sometidas al Derecho privado.

El sexto capítulo trata fundamentalmente sobre el empresario de la navegación aérea. Las compañías aéreas de la Unión Europea que se dediquen al transporte comercial deben solicitar una autori-

zación administrativa para poder constituirse. En particular, deben obtener el certificado de operador aéreo y la licencia de explotación, para lo cual debe realizarse un procedimiento administrativo ante las autoridades públicas donde la compañía tiene su establecimiento principal.

La aeronave es el objeto del capítulo séptimo, en el que se distingue entre las aeronaves de Estado y las privadas. Como se trata de un vehículo capaz de volar por el aire, es necesario obtengan una certificación para poder navegar por el espacio aéreo. Por lo tanto, el autor explica la detallada reglamentación, principalmente de carácter técnico. Se debe destacar de la misma, que toda aeronave debe inscribirse en un registro administrativo, con el fin de que obtenga la nacionalidad del Estado en el que está matriculado. Las aeronaves españolas tienen que inscribirse en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, pero además como bienes muebles que son, han de inscribirse en el Registro de Bienes Muebles, que recoge la titularidad, las cargas y gravámenes existentes sobre las mismas.

En el capítulo octavo se aborda el régimen jurídico de la adquisición de la aeronave, que bien puede realizarse mediante un contrato de construcción o de compraventa. A partir de este capítulo se exponen cuestiones más próximas al Derecho privado que al Derecho administrativo. En este capítulo se explica cómo funciona el Registro de Bienes Muebles, no sólo en lo que respecta a la primera titularidad de la aeronave, sino también en relación con los cambios de titularidad y otros. Se debe destacar la importancia del Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo aeronáutico, cuyo objetivo es proteger las garantías internacionales que pueda ostentar un acreedor sobre los motores o las células de aeronaves; y en el que el Registro Internacional en el que deben inscribirse dichas garantías es un pilar fundamental para el correcto funcionamiento del Sistema de Ciudad del Cabo.

Los contratos de arrendamiento son recogidos en el capítulo noveno, pero no sólo las normas jurídicas escritas en relación a los mismos, sino también cuáles son las prácticas aeronáuticas, las cuales constituyen fuente de Derecho. Si bien lo habitual es que los contratos sean redactados al detalle, con el fin de evitar litigios y que los tribunales competentes tengan que determinar la ley reguladora del contrato. En este sentido, la labor de la IATA es esencial tanto en este tipo de contrato como en otros. Entre los contratos de arrendamiento de aeronaves, el autor distingue entre los

contratos de arrendamiento sin tripulación (*dry lease*) y los contratos de arrendamiento con tripulación (*wet lease*), que se diferencian en que en estos últimos el arrendador mantiene su condición de operador aéreo.

En los dos últimos capítulos el autor se centra en la responsabilidad civil derivada del transporte comercial de pasajeros y mercancías, así como en los seguros que cubren dicha responsabilidad. Así, en el capítulo décimo, se estudia el Convenio de Montreal de 1999 como norma de referencia de la Unión Europea en el transporte de pasajeros, por su incorporación al acervo comunitario mediante el Reglamento (CE) 889/2002. Aunque dicha norma establece los derechos de compensación de los pasajeros en caso de accidente, también señala los límites de indemnización y bases de imputación comunes para las compañías aéreas. Además, el autor incluye en este capítulo el régimen jurídico europeo de la indemnización por retraso en la salida, por la cancelación del vuelo y por el overbooking. El capítulo incluye finalmente el régimen del

contrato de transporte de mercancías, recogido tanto en el Convenio de Montreal de 1999, como en el Convenio de Varsovia de 1929, con enmiendas.

Por último, en el capítulo undécimo se analiza el régimen jurídico tanto de los seguros obligatorios de responsabilidad civil por daños a pasajeros, mercancías y en la superficie; como de los seguros voluntarios de cascos (*hull*). Se tratan también en este capítulo las normas de Derecho público de creación del sistema de búsqueda y salvamento (SAR); y de la investigación de accidentes e incidentes aeronáuticos. El autor termina su obra con la exposición del régimen nacional e internacional sobre interceptación ilícita de aeronaves (*security*).

En definitiva, se trata de un texto en el que se recoge un trabajo minucioso y de gran complejidad realizado por el profesor Eliseo Sierra Noguero. Por lo que, puede afirmarse que será una obra de relevante impacto, lectura obligada y consulta imprescindible para todos los operadores jurídicos y no jurídicos que quieran aprender sobre Derecho aeronáutico.