



Accidentes aéreos: Cuestiones de responsabilidad por daños

Carlos Villacorta Salís
Socio director de BCV Lex

Un brevísimo paseo por la historia del derecho aeronáutico...



- Principios del Siglo XX: Inicios de la aviación y del transporte aéreo de pasajeros.
- Mayor Kenneth Macdonald Beaumont: Beaumont and Son.
- IATA, 1919 (refundida en 1946)
- Convenio de Varsovia de 1929 (GM 21/08/1931)

obra el pago de la mensualidad corriente a las Clases activas, pasivas, Clero y Religiosas en clausura, y anunciando que el dia 7 de referido mes se abonará sin previo aviso la asignación de material.—Página 1374.
legación del Gobierno en el Banco Crédito Industrial.—Auxilios a las industrias.—Petición de D. Ginés Navarro Martínez, vecino de Madrid, de auxilio para la industria que se determina.—Página 1374.
BERNACION.—Dirección general de Sanidad.—Nombrando el Tribunal

para las oposiciones a la plaza Médico titular—Inspector municipal de Sanidad del Ayuntamiento Villanubla (Valladolid). — Página 1374.
Idem id. id. del Ayuntamiento de cazarén (Valladolid).—Página 1374.
INSTRUCCION PÚBLICA.—Dirección general de Primera enseñanza.—Puestas provisionales de Maestros Maestras para las Escuelas que indican, y desestimaciones de que se mencionan.—Página 1375.
FOMENTO.—Dirección general de Obras públicas.—Sección de Aguas.—T

MINISTERIO DE ESTADO

CANCILLERIA

El dia 31 de Enero de 1930 se firmó en Varsovia un Convenio cuyo texto siguiendo el uso establecido, se pone a continuación:

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional ultimado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, como consecuencia de la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo

nocido la utilidad de arreglar de una manera uniforme las condiciones de transporte aéreo internacional en que concierne a los documentos utilizados para dicho transporte y a la responsabilidad del porteador,

Han nombrado al efecto sus Plenipotenciarios respectivos, los cuales debidamente autorizados, han concertado y firmado el Convenio siguiente:

CAPITULO PRIMERO

Objeto.—Definiciones.

Un brevísimo paseo por la historia del derecho aeronáutico (2)...



- Protocolo de La Haya de 1955
- Convenio de Guadalajara de 1961
- Protocolo de Guatemala de 1971
- Protocolos de Montreal de 1975 (4)





Un brevísimo paseo por la historia del derecho aeronáutico (3)...



Composite table (Status of treaties and status of States vis-à-vis treaties)	
Afghanistan	Dubro Convention (1944)
Albania	Moscow 53/55 (1947)
Algeria	Article 45 (1954)
Andorra	Articles 48 (a), 49 (e) and 61 (1954)
Angola	Article 20 (a) (1961)
Antigua and Barbuda	Article 50 (a) (1962)
Argentina	Article 50 (a) (1971)
Armenia	Article 56 (1971)
Australia	Article 50 (a) (1974)
Austria	Paris Patagonian Russian Text (1977)
Azerbaijan	Article 53/56 (1980)
Bahrain	Article 26 (1984)
Bangladesh	Article 56 (1989)
Barbados	Article 50 (a) (1990)
Belarus	Paris Parigraph Arabic Text (1995)
Belgium	Paris Parigraph Chinese Text (1996)
Bolivia	Atlantic Telegraph Text (1948)
Bolivia (Plurinational State of)	Atlantic Qualifying Text (1977)
Bosnia and Herzegovina	Atlantic Qualifying Text (1995)
Botswana	Article 50 (a) (2015)
Bosnian	Article 56 (2015)
Bruni Darussalam	Treaty Agreement (1944)
Bulgaria	Transport Agreement (1944)
Burkina Faso	Geneva Convention (1929)
Burundi	Geneva Convention (1948)
Cambodia	Rome Convention (1952)
Cameroon	The Hague Protocol (1955)
Canada	Guadalajara Convention (1961)
Cape Verde	Tokio Convention (1963)
Central African Republic	The Hague Convention (1970)
Chad	Nicaragua Convention (1929)
Chile	Geneva Convention (1948)
China	Rome Convention (1952)
Colombia	The Hague Protocol (1955)
Comoros	Guatemala City Protocol (1971)*
Congo	Montreal Convention (1971)
Cook Islands	Additional Protocol No. 1 (1975)*
Costa Rica	Additional Protocol No. 2 (1975)
Côte d'Ivoire	Additional Protocol No. 3 (1975)
Croatia	Montreal Protocol (1978)
Cuba	Open Town Aircraft Protocol (2001)
Cyprus	Montreal Supplementary Protocol (1988)
Czech Republic	Convention on Plastic Explosives (1991)
Democratic People's Republic of Korea	Normal Convention (1959)
	Beijing Convention (2010)
	Beijing Protocol (2010)
	Montevideo Protocol (2014) ***



Un brevísimo paseo por la historia del derecho aeronáutico (y 4)...



- Atomización normativa y ausencia de homogeneidad.
- Evolución de la industria: seguridad.
- Recomendación Consejo de Europa (1992)
- IATA Intercarrier Agreements (1995)
- Conferencia OACI Revisión
- Unión Europea: Reglamento CE 2027/1997





Convenio de Montreal de 1999: Principios de responsabilidad en caso de accidente



Daños personales:

- Responsabilidad objetiva hasta 113.100 DEG
- Exceso: Limitación si prueba de fuerza mayor o adopción de todas las medidas para evitar el daño.
- Exoneración total o parcial: culpa de la propia víctima.

Equipaje:

- Responsabilidad objetiva hasta 19 SDR por kg. con máximo de 1.131 SDR.
- Exceso: solo si culpa relevante del transportista





Ámbito de aplicación: Aviación comercial frente a aviación general: ¿un régimen diferente?



Convenio de Montreal de 1999

Artículo 1. Ámbito de aplicación.

1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.





Ámbito de aplicación: Aviación comercial frente a aviación general: ¿un régimen diferente? (2)



Reglamento 2027/97 (versión consolidada)

Artículo 1

El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias.

También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.



Ámbito de aplicación: Aviación comercial frente a aviación general: ¿un régimen diferente? (3)



Ley de Navegación Aérea (1961)

Artículo 115.

A los efectos del presente capítulo se entenderá por **daño en el transporte de viajeros** el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.



Ámbito de aplicación: Aviación comercial frente a aviación general: ¿un régimen diferente? (4)



Doctrina Internacional

Block v. Compagnie Nationale Air France (Fifth Circuit Court of Appeals): “El objetivo de la provisión del artículo 1 del CV (CM) es el de excluir la aplicación de su régimen a los vuelos casuales o aislados, cuando un transporte gratuito es ofrecido por un propietario no implicado en el negocio de volar”.



Ámbito de aplicación: Aviación comercial frente a aviación general: ¿un régimen diferente? (y 5)



Pero... el Tribunal Supremo no piensa lo mismo!

- Sentencia nº 388/2014 de TS, Sala 1^a, de lo Civil, 4 de Julio de 2014





Sobre el plazo para el ejercicio de las acciones: ¿Prescripción o caducidad?



Sentencia del JM1 de Las Palmas de 7 de julio de 2017

1. Convenio de Montreal (artículo 35.1): plazo de caducidad
2. Momento de inicio del cómputo del plazo (artículo 35.2): *congelación*

Aunque en principio, el plazo para el ejercicio de la acción empezaba a computarse desde la **fecha del accidente**, el día 20 de agosto de 2008, la interposición de un procedimiento penal por varios perjudicados ante los Juzgados de Madrid supuso la **congelación de dicho plazo por aplicación del artículo 114 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal**, conforme al cual, promovido juicio criminal en averiguación de un delito o falta, no podrá seguirse pleito sobre el mismo hecho; suspendiéndole, si le hubiese, en el estado en que se hallare, hasta que recaiga sentencia firme en la causa criminal.

Por tanto, aunque se ha dicho que el plazo objeto de análisis no es susceptible de suspensión o interrupción, está claro que la aplicación del precepto transcritto impone la suspensión del mismo por imperativo legal.

Jurisdicción: Lugar de adquisición del billete (tercera jurisdicción) (1)



Posibilidades:

1. Dado que no es posible determinar físicamente la oficina por cuyo conducto se realizó la venta, se debe descartar la opción jurisdiccional (Elmar Giemulla et al.).
2. Domicilio del transportista (al entrar en su página web entramos en su casa... Cour d'appel de Poitiers, 1re chambre civile, 8 de abril de 2016).
3. Hay que considerar en este ámbito el término "oficina" como virtual y permitir la aplicación de la tercera jurisdicción.

Opción 2 parece más razonable, pero ... dónde se encuentra esa oficina virtual?





Jurisdicción: Lugar de adquisición del billete (tercera jurisdicción) (y 2)



Tres factores principales, a saber:

- a) el lugar donde se lleva a cabo el último acto esencial para el «encuentro de las mentes» (voluntades) en la formación del contrato entre las partes interviniéntes,
- b) el lugar donde se produce la aceptación de la oferta (elemento concluyente en la formación del contrato mismo), y
- c) el lugar donde el aceptante «habla» o de alguna otra manera exterioriza y completa la manifestación de su consentimiento.

La ponderación de estos tres elementos de manera conjunta es lo que permite más acabada y acertadamente determinar cuál es el lugar en el cual debe entenderse que el contrato fue conformado (doctrina Polanski).

España: Auto de 5 de febrero de 2018, Juzgado de lo Mercantil nº 10 de Barcelona



Valoración de daños: Baremos



Baremo de Accidentes (Ley 35/2015): No se aplica!

- Aplicación orientativa (numerosas sentencias).
- Adaptación a las catástrofes colectivas (hasta el 50% de incremento) (numerosas sentencias).
- Aplicación retroactiva: Sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas de 19 de septiembre de 2016
- Excepciones: Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 12 de julio de 2016. Aplicación del Reglamento UE 785/2004





¡Gracias!

