



ANAVA-RC

Asociación Nacional Abogados de Víctimas de Accidentes y Responsabilidad Civil

CATÁSTROFES COLECTIVAS Y SUS INDEMNIZACIONES, CON PARTICULAR ATENCIÓN A LOS ACCIDENTES AÉREOS

Carlos Villacorta Salís
Socio director de BCV Lex

- 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)

para el pago de la mensualidad corriente a las Clases activas, pasivas, Clero y Religiosas en clausura, y anunciando que el día 7 de referido mes se abonará sin previo aviso la asignación de material.—Página 1374.

Legación del Gobierno en el Banco de Crédito Industrial.—Auxilios a las industrias.—Petición de D. G. de 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 de Médico titular - Inspector municipal de Sanidad del Ayuntamiento de Villanubla (Valladolid). — Página 1374.

Idem id. id. del Ayuntamiento de Cazarén (Valladolid).—Página 1374.

INSTRUCCION PUBLICA.— Dirección general de Primera enseñanza.—Puestas provisionales de Maestros Maestras para las Escuelas que indican, y desestimaciones de las que se mencionan.—Página 1374.

FOMENTO.— Dirección general de Obras públicas.—Sección de Aguas.—

MINISTERIO DE ESTADO

CANCILLERIA

El día 31 de Enero de 1930 se firman en Varsovia un Convenio cuyo texto siguiendo el uso establecido, se publica 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

nocido la utilidad de arreglar de manera uniforme las condiciones de transporte aéreo internacional en lo 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.

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





Convenio de Chicago (1944)

- Atomización normativa y ausencia de homogeneidad.
- Evolución de la industria: seguridad.
- Recomendación Consejo de Europa (1992)
- IATA Inter-carrier 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.

Particularidades:

Ratificación del CM99 por la Unión Europea. Entrada en vigor simultánea en todos los Estados de la Unión.

Aplicación a vuelos domésticos (R 2027/1997 y 889/2002)



¿Qué hace a los accidentes aéreos diferentes de otros siniestros?



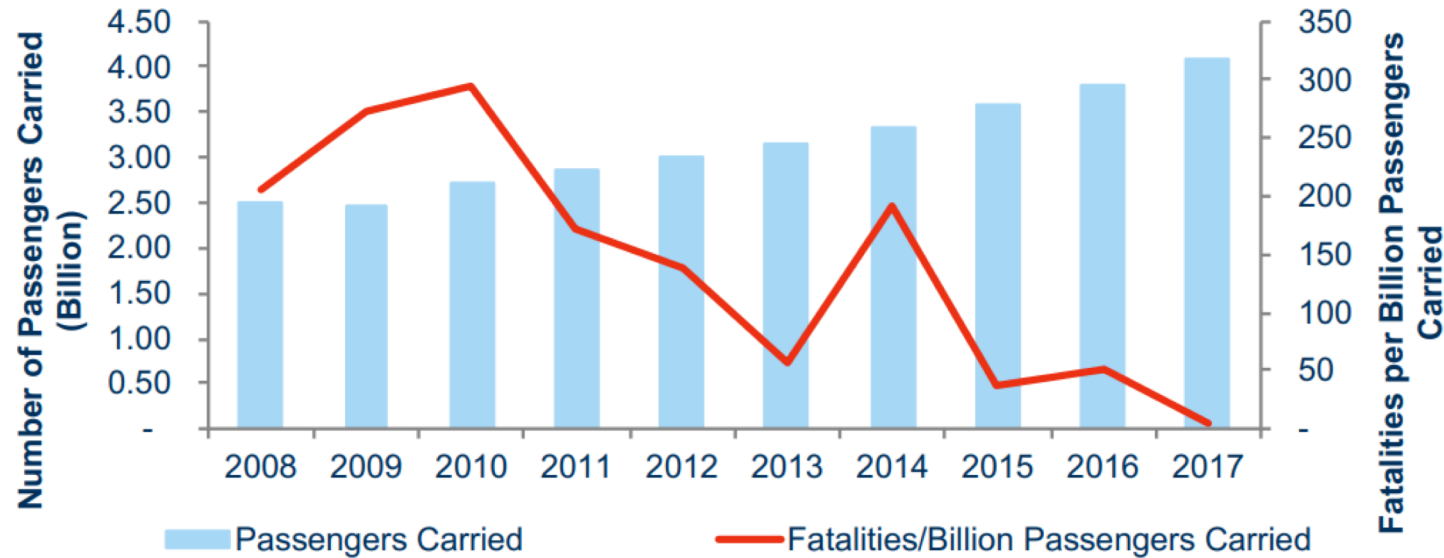
Catástrofes colectivas

“Las catástrofes colectivas provocan un mayor impacto psicológico que los hechos traumáticos individuales (...), es decir: más tristeza, miedo, enojo, desesperanza, sentimiento de injusticia y duelo intenso”.

“Catástrofes, traumas y conductas colectivas: Procesos y efectos Culturales”. Darío Páez y otros. Departamento de Psicología Social y Metodología. Universidad del País Vasco (Universidad de Deusto). Disponible en la página web http://www.contralatortura.org/uploads/f1adbb_161037.pdf.

¿El aéreo es el sistema de transporte más seguro?

Number of Passengers Carried and Fatalities per Passengers Carried



Passengers Carried Data Source: [IATA / Industry Economic Performance](#)

Sin embargo...

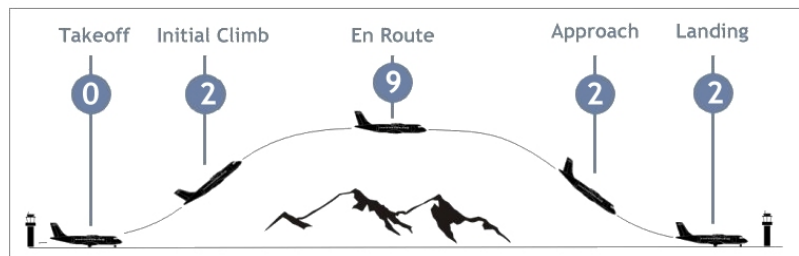
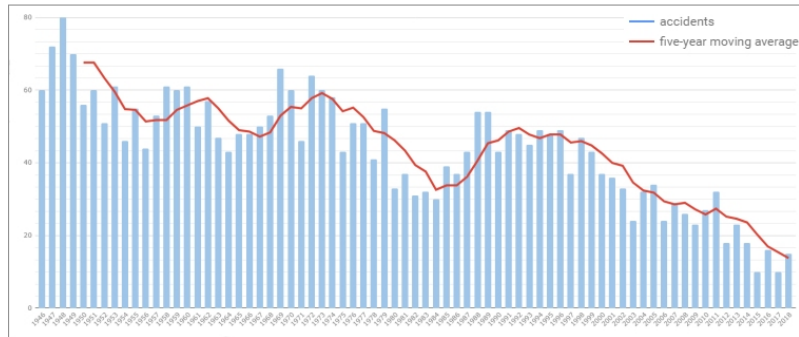
Airliner Accident Statistics 2018

556

fatalities

15

fatal accidents



AviationSafetyNetwork Statistics are based on all worldwide commercial (cargo and passenger) fatal accidents involving civil aircraft with a minimum capacity of 14 passengers, from the ASN Safety Database <https://aviation-safety.net>



<p>11 February</p> <p>Russia</p> <p>71</p>	<p>18 February</p> <p>Iran</p> <p>66</p>	<p>12 March</p> <p>Nepal</p> <p>51</p>	<p>17 April</p> <p>USA</p> <p>1</p>	<p>16 May</p> <p>Nepal</p> <p>2</p>
<p>18 May</p> <p>Cuba</p> <p>112</p>	<p>5 June</p> <p>Kenya</p> <p>10</p>	<p>24 June</p> <p>Guinea</p> <p>4</p>	<p>10 July</p> <p>South Africa</p> <p>1</p>	<p>4 August</p> <p>Switzerland</p> <p>20</p>
<p>9 September</p> <p>South Sudan</p> <p>20</p>	<p>28 September</p> <p>Micronesia</p> <p>1</p>	<p>29 October</p> <p>Indonesia</p> <p>189</p>	<p>9 November</p> <p>Guyana</p> <p>1</p>	<p>20 December</p> <p>D.R. Congo</p> <p>7</p>

En todo caso...

- Excepcionalidad
- Notoriedad pública
- Complejidad administrativa
- Causas: Negligencias y fallos del sistema



¿Y como se valoran estas particularidades?

Desde la aplicación estricta del Baremo de Autos hasta la valoración libre sin sometimiento a Baremo alguno, pasando por su aplicación “retroactiva” y con factores de corrección

Para empezar, justicia rogada...

- Tribunal Supremo: STS 15 diciembre de 2016 (Sala Quinta)
- SAP Barcelona 20 de marzo de 2014

ANTECEDENTES REMOTOS DE INOBSERVANCIA DEL BAREMO EN ACCIDENTES AÉREOS



JPI 67 Madrid P.O. 19/2002 - 3 julio 2002
STS (6^a) R 604/2007 – 18 septiembre 2009

UTILIZACION DEL BAREMO DE 2015 A CASOS ANTERIORES A SU ENTRADA EN VIGOR



- SAP Las Palmas s. 289/2016 – 19 septiembre 2016
 - SAP Madrid s. 494/2017 – 15 noviembre 2017
 - SAP Barcelona s. 517/2017 - 30 noviembre 2017

LIMITE DE COBERTURA COMO CRITERIO INDEMNIZATORIO

STS 388/2014 4 julio 2014



MÍNIMO DE ASEGURAMIENTO LEGAL COMO CRITERIO INDEMNIZATORIO

SAP Barcelona nº 165/2016 12 julio 2016



ACCIDENTE GERMANWINGS

Sentencia del Juzgado Mercantil nº 8 de Barcelona - 30 julio 2018



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

- Instrumento de referencia
- Adaptación a las catástrofes colectivas
- Aplicación a casos anteriores a su entrada en vigor
- Evaluación del perjuicio de manera totalmente independiente al Baremo
- Utilización de otros criterios como el límite de cobertura del seguro o el mínimo de seguro obligatorio



¡Gracias!

