FORNESA ABOGADOS

Aviation & Tourism Journal

Aviation News - 1/2016

Entrada En Vigor Del Protocolo Aeronáutico Del Convenio De Ciudad Del Cabo 2001 1

Caducidad o prescripción de los derechos de los pasajeros a reclamar indemnizaciones por daños 2

Normativa española sobre drones 3

Actividades recientes 3

Actividades Programadas 4

Entrada En Vigor Del Protocolo Aeronáutico Del Convenio De Ciudad Del Cabo 2001

El día 1 de marzo de 2016 entró en vigor el Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo, cuyo nombre completo es **"Convenio relativo a garantías internacionales sobre bienes de equipo móvil"**, hecho en Ciudad del Cabo de 16 de noviembre de 2001. Dicho Convenio, que fue ratificado por España en junio de 2013, precisa de la adhesión a unos protocolos adicionales (relativos a equipos aeronáuticos, material rodante y bienes espaciales) para desplegar sus efectos. El Estado español se adhirió al Protocolo Aeronáutico en fecha 13 de noviembre de 2015 y depositó el instrumento de adhesión ante la Comisión de Derecho Mercantil Internacional de las Naciones Unidas el día 15 de diciembre de 2015. El proceso se completó mediante la publicación del texto en el Boletín Oficial del Estado del día 1 de febrero de 2016.

> Mediante esta ratificación, España se incorpora al elenco de más de 70 países que ha optado por incorporarse al denominado "Sistema de Ciudad del Cabo"

Tras esta ratificación, España se incorpora al elenco de más de 70 países que ha optado por incorporarse al denominado "Sistema de Ciudad del Cabo", mediante el que se pretende ofrecer un marco unificado para la constitución de garantías sobre determinados bienes de gran valor económico, facilitando y abaratando así la financiación de esta clase de activos. El Convenio ha creado un nuevo tipo de garantía, denominada "garantía internacional" ("international interest" en el original en inglés), que es independiente de las garantías nacionales y que los Estados contratantes se comprometen a reconocer y ejecutar. Como complemento adicional a esta garantía internacional, el Sistema de Ciudad del Cabo prevé la entrada en funcionamiento de un registro único internacional informatizado, establece reglas uniformes en materia concursal y fija unos mecanismos rápidos para ejecutar las garantías internacionales.

Recientemente se han publicado las normas de acceso de las operaciones de financiación de aeronaves al Registro de Bienes Muebles

Como consecuencia de la entrada en vigor del citado Convenio, y de acuerdo con lo previsto en la Disposición Adicional Sexta del Real Decreto 384/2015, por el que se aprobó el nuevo Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, el día 29 de febrero de 2016 la Dirección General de los Registros y del Notariado ("DGRN") ha dictado una **Resolución por la que se aprueban los formularios de acceso al Registro Internacional sobre Bienes Aeronáuticos**, sito en Irlanda. España ha designado al Registro de Bienes Muebles Provincial de Madrid como punto de acceso nacional al citado Registro Internacional. La Circular determina que las partes que deseen inscribir una garantía internacional sobre células de aeronaves o helicópteros matriculados en España deberán solicitar al Registro de Bienes Muebles la emisión de un **código de autorización** presentando un sencillo formulario –disponible en la página web del Registro de Bienes Muebles- con los datos principales de la operación. Una vez emitido dicho código de autorización, las partes podrán tramitar la inscripción de la garantía internacional en el Registro Internacional. Aunque habrá que esperar unos meses antes de poder hacer una valoración sobre el sistema implantado, las autoridades españolas han manifestado su voluntad de actuar con la máxima celeridad, de acuerdo con el espíritu del Convenio.

La Circular mencionada también aprueba un modelo de "Autorización Irrevocable para solicitar la Cancelación de la Matrícula y el Permiso de Exportación". Se trata de un instrumento previsto en el Artículo XIII del Protocolo Aeronáutico conocido como "**IDERA**" por sus siglas inglesas, equivalentes a "Irrevocable De-registration and Export Request Authorisation", que tiene por objeto permitir fácilmente la cancelación de la matrícula de una aeronave y su exportación a países terceros cuando el deudor de una garantía internacional incumple los términos de lo acordado. El esfuerzo realizado por la DGRN para incorporar este instrumento a nuestro sistema legal es loable, si bien las múltiples ramificaciones jurídicas que comporta nos obligan a ser prudentes sobre su eficacia en el corto plazo. Entre otras cuestiones, está por determinar la interacción entre un IDERA y la normativa concursal española, que posiblemente deberá ser adaptada para permitir un adecuado funcionamiento de este novedoso instrumento legal de naturaleza internacional.

Caducidad o prescripción de los derechos de los pasajeros a reclamar indemnizaciones por daños

Una cuestión controvertida en la jurisprudencia española y en muchos otros países es la relativa a la consideración que debe tener el plazo de dos años establecido en el artículo 35 del Convenio de Montreal (y anteriormente en el artículo 29 del Convenio de Varsovia) para ejercitar la acción de indemnización contra el transportista aéreo.

En nuestro país, los tribunales vienen manteniendo una postura vacilante. Por un lado, un gran número de Audiencias Provinciales (entre ellas, las de Barcelona, Baleares, Vizcaya, Valencia y Zaragoza) sostienen que se trata de un plazo de prescripción, que por lo tanto puede ser interrumpido por parte del reclamante. Por otro lado, la Audiencia Provincial de Madrid sostiene desde hace algunos años que dicho plazo es –en realidad- de caducidad y que no puede ser interrumpido.

Esta posición ha quedado refrendada en una nueva **sentencia de 18 de mayo de 2015**, en la que un pasajero interpuso una demanda judicial contra una compañía aérea por la rotura del menisco interno de su rodilla izquierda, lesión que se produjo al ocupar su asiento en el avión. Siguiendo argumentaciones anteriores, la Audiencia Provincial de Madrid analiza en gran detalle las redacciones originales y auténticas en inglés de ambas disposiciones contenidas en el Convenio de Varsovia de 1929 y en el Convenio de Montreal de 1999, comparándolas con las traducciones al idioma castellano utilizadas por los Tribunales. La Audiencia Provincial de Madrid concluye que no existen diferencias

entre los textos auténticos en inglés, sino que existía disparidad en las traducciones realizadas a la lengua española y que dicha disparidad ocasionó las dificultades de interpretación. En opinión del tribunal, pues, el plazo de dos años previsto en el Convenio de Montreal es un plazo de "extinción del derecho" que no puede ser interrumpido por las partes.

Si bien la interpretación realizada por la Audiencia Provincial de Madrid es, a nuestro juicio, acertada y acorde con la realizada por la mayoría de los Estados adheridos al Convenio de Montreal, también es cierto que no todos los tribunales españoles la siguen, por lo que no podemos descartar una futura sentencia del Tribunal Supremo que unifique la actual diversidad de opiniones.

NORMATIVA ESPAÑOLA SOBRE DRONES

Miquel Campos, colaborador de nuestro Departamento de Derecho Aeronáutico, ha presentado recientemente su trabajo de fin de máster, que ha versado sobre **"La Regulación de las Aeronaves Civiles pilotadas por Control Remoto o "Drones"**. El trabajo académico de Miquel ha merecido una muy alta calificación por parte del tribunal evaluador de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universitat Abat Oliba CEU, y en él se analiza en gran detalle no sólo el régimen jurídico vigente en España para este nuevo tipo de aeronaves (previsto fundamentalmente en la Ley 18/2014, de 15 de octubre), sino también la posible evolución futura de dicha normativa a la vista de los nuevos desarrollos legislativos en el seno de la OACI, la Unión Europea y en los principales países de nuestro entorno.

Miquel Campos colabora de forma habitual con la página web especializada "Legal Drone", y recientemente publicó un artículo analizando la futura regulación conjunta sobre los RPA's en Europa, que puede obtenerse en http://www.legaldrone.es/analisis-de-la-futura-regulacion-conjunta-de-rpas-en-europa/.

ACTIVIDADES RECIENTES

IATA Legal Symposium 2016

Entre los días 17 y 19 de febrero se celebró en Barcelona el "**IATA Legal Symposium 2016**", uno de los principales eventos internacionales en materia de Derecho Aeronáutico. Durante tres jornadas se reunieron en Barcelona los principales expertos mundiales para analizar y discutir cuestiones de actualidad, tales como las fusiones entre compañías aéreas, las tendencias actuales en la financiación de aeronaves, las tasas aeroportuarias, el impacto de las redes sociales, etc. Diversos abogados de nuestro despacho asistieron a las jornadas y tuvieron así ocasión de profundizar conocimientos, saludar a viejos conocidos e incluso actuar de "cicerone" en nuestra ciudad.

IAWA Meeting

Simultáneamente al simposio de la IATA, los miembros de la "**International Aviation Womens Association**" (www.iawa.org) celebraron una sesión de trabajo en nuestra ciudad, que contó con la activa participación de Alicia Herrador.

L2B Global Meeting 2016

Nada más finalizar el simposio de la IATA, nuestro despacho tuvo el honor de acoger a un buen número de miembros de la red L2B Aviation (www.l2baviation.com) con ocasión del primer "**L2B Global Meeting**" que se celebró en nuestra ciudad. De entre los 45 países en los que L2B Aviation tienen presencia, tuvimos la fortuna de poder contar con 24 de ellos en nuestras oficinas, en las que desarrollamos unas interesantes sesiones de trabajo con un

animado intercambio de opiniones y novedades legislativas en las respectivas jurisdicciones. Lógicamente, durante el fin de semana también hubo tiempo para una visita cultural a la Sagrada Familia y para disfrutar de la gastronomía mediterránea en sus diferentes versiones. ¡Desde aquí deseamos agradecer a todos los asistentes su presencia y buena colaboración, esperando verles de nuevo muy pronto!

ACTIVIDADES PROGRAMADAS

Máster en Gestión y Dirección Aeroportuaria y Aeronáutica

Durante el mes de mayo diversos abogados de nuestro despacho impartirán, un año más, diversas clases correspondientes al módulo de Derecho Aeronáutico del "Máster en Gestión y Dirección Aeroportuaria y Aeronáutica 2016" que la escuela de negocios internacional "IT ÁEREA Aeronautical Business School" ofrece a los profesionales del sector.

Jornada sobre Derecho Aeronáutico en la LUISS Business School de Roma

A mediados de junio Sergi Giménez participará como ponente en el panel de expertos sobre financiación de aeronaves que se celebrará en el marco de la jornada "**The Dynamism of the Aviation Industry**", organizado por la LUISS Business School, de la LUISS Guido Carli University, en Roma. En dicha jornada, a la que asistirán destacados miembros de la industria aeronáutica europea, también se abordarán cuestiones relativas a la libertad de competencia en el sector aeronáutico, protección de consumidores y la incipiente regulación en materia de RPA's,

Contacte con nosotros

Sergi Gimenez – Partner
s.gimenez@fornesaabogados.com

Vía Augusta 252, 4ª - 08017 Barcelona
Tel.: [+34] 93.362.16.20 - Fax: [+34] 93.200.98.43
info@fornesaabogados.com - www.fornesaabogados.com