

AVION REVUE

AVION REVUE

ESPAÑA 6€ · ANDORRA/PORTUGAL 6€ · BEL/FRA/GRE 7€ · Nº 507 AVIA... 82 WWW... 1 ACIONAL

Iberia prepara la llegada del primer Airbus **A321XLR**

Evolución de la **flota comercial** en **EE.UU.**

ENAIRE cumple 10 años
Entrevista a Enrique Maurer

> ESPECIAL AVION REVUE

FARNBOROUGH 2024

Después de la recuperación de la feria en 2023 tras el Covid, 2024 se ha postulado como un año de estancamiento, si menos en la parte civil de Farnborough. Cuando los dos principales fabricantes se encuentran con problemas, parece que se relativiza todo lo que hacen las demás empresas. Menos encuentros profesionales, menos visitas y menos compras. Sin embargo, ha habido noticias interesantes, tanto en el ámbito civil como militar, que merecen destacarse.

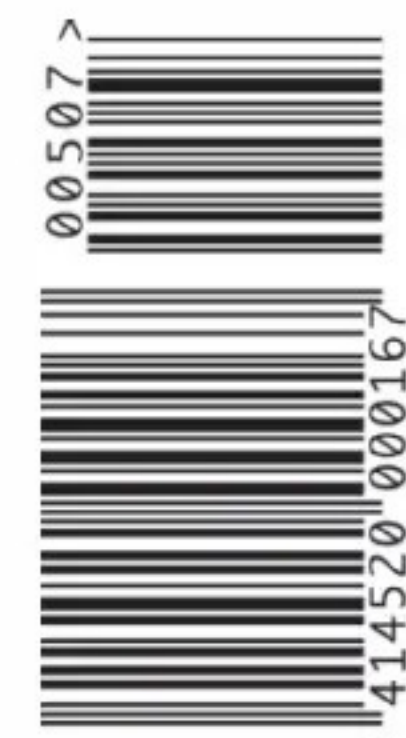


AIR TATTOO
REGRESO A LA EXCELENCIA



CROWDSTRIKE
Transporte aéreo en jaque

KEY Publishing SPAIN



El caso del PS752 derribado

¿RESPONDE LA COMPAÑÍA AÉREA?

El 8 de enero de 2020, el mundo de la aviación se vio sacudido por el trágico incidente del derribo del vuelo PS752 de Ukraine International Airlines (UIA) minutos después de partir del Aeropuerto Internacional Imán Jomeini (IKA) de Teherán (Irán).

▣ AUTORES: SERGI GIMÉNEZ Y MARC CASTELLA. DEPARTAMENTO AVIACIÓN AUGUSTA ABOGADOS. FOTOS: ARCHIVO

El siniestro se cobró la vida de 167 pasajeros y 9 miembros de la tripulación que iban a bordo, sin dejar supervivientes. Dado que 55 de las víctimas procedían de Canadá y 30 eran residentes en dicho país, el Gobierno canadiense llevó a cabo su propia investigación sobre las causas del accidente.



Una tensa situación política

Es importante proporcionar algo de contexto sobre la tensa situación que se vivía en Irán ese día. Tras más de una semana de escalada de las tensiones entre Irán y los Estados Unidos de América, las fuerzas militares estadounidenses habían llevado a cabo un ataque mortal contra el General Qasem Soleimani, un alto mando militar iraní considerado un héroe en su país. Como respuesta a esa acción, apenas unas horas antes de la salida del vuelo UIA PS752, Irán había respondido mediante un ataque militar contra las fuerzas estadounidenses estacionadas en Irak. El ataque en

Irak aumentó inmediatamente el nivel de alerta de las fuerzas iraníes ante una posible represalia militar de las fuerzas estadounidenses.

Una confusión fatal

A las 06:12 hora de Teherán (TT), el vuelo PS752 de Ukraine International Airlines (UIA) partió del Aeropuerto Internacional Imam Jomeini (IKA) tras un ligero retraso causado por la descarga de equipaje. El vuelo se dirigía hacia el noroeste, siguiendo su ruta designada, que había sido coordinada entre las autoridades de aviación civil iraníes y sus fuerzas armadas. A



El avión derribado fotografiado en Barcelona. Foto: José Ramón Valero



Arriba: El siniestro se cobró la vida de los 167 pasajeros y 9 tripulantes.

Derecha: Evidencia clara del impacto de un misil: el vuelo PS752 fue derribado sin duda alguna.



pesar de ello, apenas dos minutos tras el despegue, el Cuerpo de Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) confundió el avión comercial Boeing 737-800 ucraniano con un misil de crucero estadounidense, disparando dos misiles desde su sistema de defensa de misiles tierra-aire (SAM).

Inicialmente, las autoridades iraníes sugirieron que el incidente se debió a un fallo técnico del sistema SAM. Sin embargo, el 15 de marzo de 2021, la Junta de Investigación de Accidentes Aéreos de la República Islámica de Irán emitió un Informe Final (accesible en reports.aviation-safety.net/2020/20200108-0_B738_UR-PSR.pdf) en cumplimiento del Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El informe tenía por objeto descubrir las causas que provocaron el incidente y prevenir accidentes similares en el futuro.

A la vista de que el informe oficial iraní contenía algunas lagunas y dado que un número significativo de víctimas eran canadienses, el Gobierno de Canadá llevó a

cabo su propia investigación, que culminó con la publicación del Informe de Análisis de los Hechos (accesible en [Factual analysis: The downing of Ukraine international airlines flight PS752](#)) en junio de 2021.

Marco jurídico para la indemnización a las víctimas

Desde un punto de vista jurídico, debemos centrarnos en el Convenio de Montreal de 1999 (MC99), que unifica las normas que rigen el transporte aéreo internacional. En concreto, el artículo 21 del MC99 aborda la indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros. Establece un límite inicial de 128.821 Derechos Especiales de Giro (DEG) por pasajero, lo que equivale aproximadamente a 157.000 Euros, importe que las compañías aéreas deben abonar a las víctimas cualquiera que sea la causa del incidente e incluso cuando esa causa sea totalmente ajena a la compañía. Sin embargo, este límite de indemnización no

La sentencia tiene importantes implicaciones para todo el sector de la aviación, para todas las compañías aéreas del mundo, pues la conclusión del tribunal falla que UIA tiene responsabilidad ilimitada en virtud del Convenio de Montreal.

se aplica cuando el daño es consecuencia de una negligencia o de cualquier otra acción u omisión indebida del transportista, sus empleados o agentes (a menos que la compañía consiga acreditar que el daño se debió “únicamente” a la acción u omisión indebida de terceras personas). En consecuencia, en prácticamente todos los accidentes aéreos una de las cuestiones jurídicas a evaluar consiste en determinar si se produjo tal negligencia o conducta indebida, ya que ello comporta que la compañía aérea deba indemnizar a las víctimas por importes superiores al límite expuesto anteriormente.

En este contexto, y aunque no sea ese su propósito, con frecuencia los informes y análisis de investigación de accidentes llevados a cabo por las autoridades aéreas son de suma relevancia.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Ontario

El 10 de junio de 2024, el Tribunal Superior de Justicia de Ontario (TSJO) dictaminó a favor de las familias de las víctimas (accesible en [CITATION: Party v \(trlaw.com\)](#)). En una detallada sentencia de más de 140 páginas, el tribunal declaró a Ukraine International Airlines legalmente responsable en virtud del artículo 21 MC99 y, por tanto, obligada al pago de la indemnización a las víctimas del siniestro por importes superiores al establecido en el Convenio.

De forma resumida, el TSJO concluyó que UIA no había cumplido con los estándares de diligencia debidos porque no había realizado una evaluación de riesgos adecuada antes de que el vuelo fatídico partiera de Teherán. Si bien el tribunal aceptó que UIA había llevado a cabo una evaluación de riesgos respecto de la ruta afectada en diversas ocasiones (incluso una el mismo día del incidente, antes de la salida del vuelo), estimó que la compañía no había seguido las directrices de la OACI en relación al vuelo en zonas conflictivas. El tribunal manifestó su disconformidad

Apenas dos minutos tras el despegue, el Cuerpo de Guardianes de la Revolución Islámica (IRGC) confundió el avión comercial Boeing 737-800 ucraniano con un misil de crucero estadounidense y lanzó dos misiles SAM.

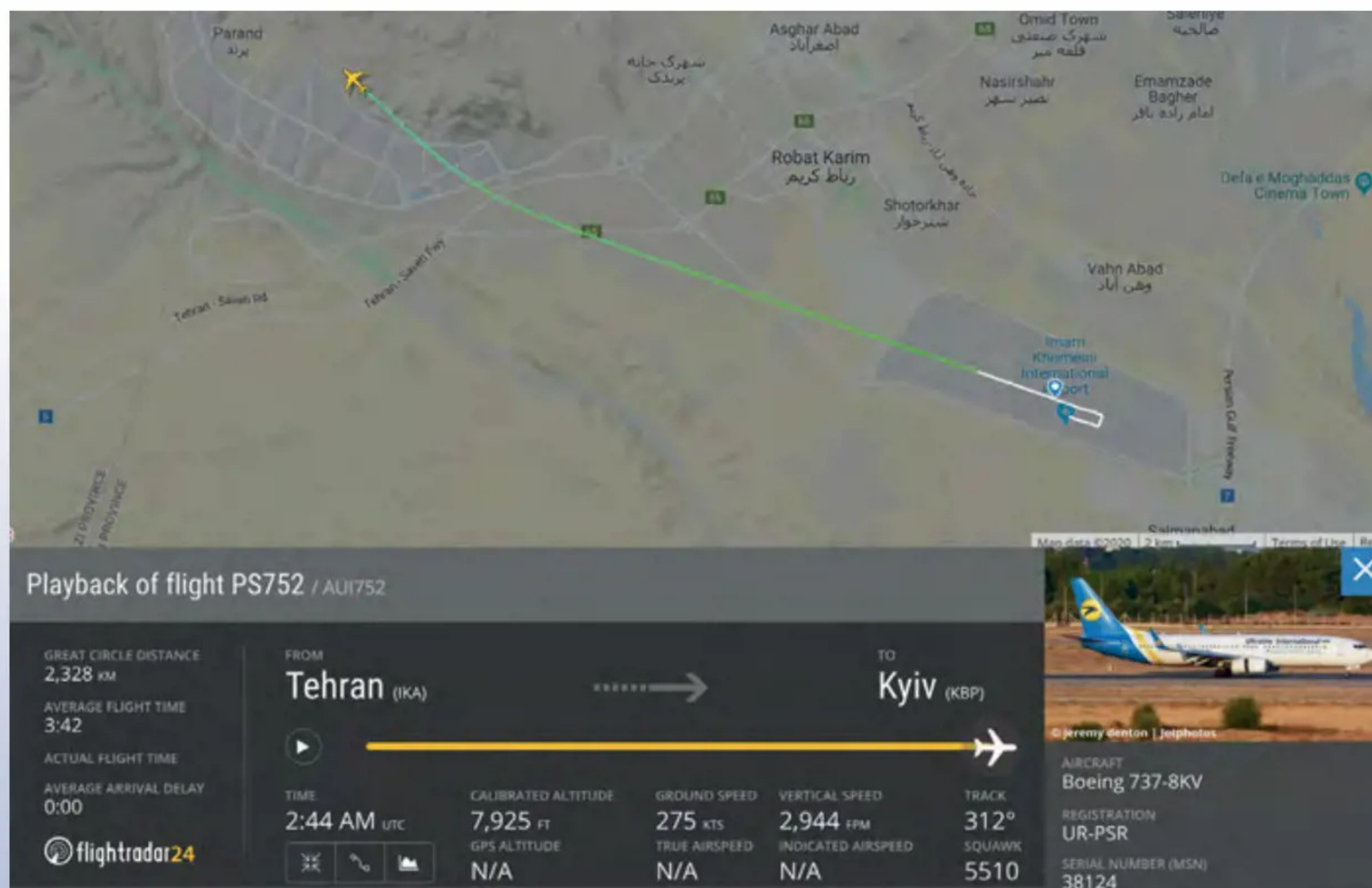
con el hecho de que la decisión sobre si el vuelo podía salir o no fuera tomada por una única persona de UIA sin necesidad de consulta con otros órganos internos. El TSJO también tuvo en cuenta el hecho de que algunas compañías como KLM o Air Canada alteraron sus rutas de vuelo sobre Irán e Irak como resultado de sus propias evaluaciones de riesgo.

La sentencia comporta que UIA deberá responder frente a las víctimas más allá de los 128.821 DEG establecidos por el artículo 21 MC99. La sentencia canadiense determina que UIA es responsable de todos los daños compensatorios resultantes de las víctimas mortales, sin límite máximo.

¿Lecciones?

El derribo del vuelo PS752 de UIA sirve para recordar el trágico incidente del vuelo MH17 de Malaysia Airlines, derribado por un misil tierra-aire disparado desde territorio controlado por separatistas prorrusos cuando sobrevolaba el este de Ucrania el 17 de julio de 2014.

Son reiteradas y bien fundamentadas las declaraciones públicas que recalcan la seguridad del transporte aéreo. Ello no obsta para que, en ocasiones las aeronaves civiles deban enfrentarse a graves riesgos cuando sobrevuelan zonas de conflicto o áreas de peligro potencial. La reciente sentencia canadiense pone de relieve la necesidad de reforzar las medidas de seguridad y las evaluaciones de riesgos ante este tipo de situaciones. Este caso subraya la necesi-



dad de contar con sólidos protocolos de seguridad en la aviación internacional, especialmente en zonas de conflicto.

En este caso, se trataba de Ukrainian Airlines, pero, para ser sinceros, podría haber sido cualquier operador el afectado por esta situación, no se trataba de un problema específico de una aerolínea. Lo que la sentencia canadiense ha demostrado es

que el impacto de un suceso de este tipo va más allá de la terrible y trágica pérdida de vidas humanas. Los operadores corren este riesgo de responsabilidad ilimitada, lo que hace que la necesidad de evaluaciones de riesgo obligatorias, de una gestión de riesgos regulada, previsoras y preventivas sea un requisito claro que necesita ser defendido. **AR**



El Boeing 737-800 UR-PSR derribado despegando del aeropuerto Ben Gurion, Tel Aviv.