

Boletín Observatorio Jurídico Aeroespacial

B.O.J.A.



Nº16
OCTUBRE 2024

Boletín Nº16. O.J. A (Observatorio Jurídico Aeroespacial)
| Octubre 2024 | oja.observatoriojuridico@gmail.com

Disponible online 30 octubre 2024/ © 2024. Los autores. Boletín de acceso abierto bajo la licencia CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). 

Avalado por la Editorial Colex



CONTENIDO

EQUIPO EDITORIAL	IV
ACTIVIDADES DEL OBSERVATORIO. Jornada AEDAE & ICAM sobre "Meteoritos: origen, naturaleza y régimen jurídico, IV Congreso Jurídico Espacial AEDAE & Ayuntamiento de Tres Cantos, II Congreso del Lobby Lunar Latino AEDAE & AEGORA, otras actividades, felicitaciones.	
Dra. Dña. Elisa González Ferreiro. Presidenta AEDAE	1
Conclusiones del IV Congreso Jurídico Espacial organizado por la Asociación Española de Derecho Aeronáutico y Espacial y el Ayuntamiento de Tres Cantos. 3 y 4 de octubre de 2024. Campus Redeia.	
D. Enrique José Bogarín González de Rivera	1
IV Congreso Jurídico Espacial 2024: Necesidades Legales de la Industria Espacial.	
Dr. D. Efrén Díaz Díaz	26
Panorama de inquietudes legales alrededor de la Semana del Espacio 2024.	
D. Rafael Harillo Gómez-Pastrana, LL.M.	31
El Programa Tecnológico Espacial (PTE) y sus principales implicaciones jurídicas.	
D. Javier Medina Castro	36
Algunas consideraciones sobre los viajes espaciales comerciales y sus diferencias jurídicas con el transporte aéreo internacional de pasajeros en aeronaves.	
D. Alfonso López-Ibor Aliño	52
International Space Law Guidelines for Adopting National Space Legislation.	
Miss. Boudour Mefteh	59
La diplomacia espacial del departamento de Estado norteamericano y la NASA en el proceso de captar adhesiones a los Acuerdos Artemis.	
D. Juan Pons Alcoy	78
Animals: An Unexpected Challenge For Aviation Industry.	
Miss. Juliana Tellez	84
Las condiciones de aeronavegabilidad de drones sujetos a certificación y aeronaves VTOL a debate en Europa.	
Dr. D. Manuel Estepa Moreno	101

Boletín Nº16. O.J. A (OBSERVATORIO JURÍDICO AEROESPACIAL) | **OCTUBRE 2024**

oja.observatoriojuridico@gmail.com

Disponible online 30 octubre 2024/ © 2024 Los autores. Boletín de acceso abierto bajo la licencia CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



Avalado por la Editorial Colex



Selección de jurisprudencia aeronáutica.

D. Sergio Giménez Binder. 126

Newsletters de PionAirLaw..... 131

Artículos y Legislación.

D. Guillermo Alcántara Rodríguez...... 139

***La Asociación Española de Derecho Aeronáutico y Espacial y el Grupo de Investigación G-BioDIn Law, así como el Equipo Editorial de los Boletines del Observatorio Jurídico Aeroespacial, no se hacen responsables de las opiniones vertidas en dichos Boletines, estas pertenecen a los firmantes de cada uno de los artículos**





D. Sergio Giménez Binder

[\(2\) Sergi Giménez Binder | LinkedIn](#)

Socio en Augusta Abogados

Selección de jurisprudencia aeronáutica.

D. Sergio Giménez Binder.

Publicamos la tercera parte de la sección dedicada al resumen de las decisiones jurisprudenciales más recientes relacionadas con el sector aeronáutico, que de nuevo nos ofrece una muestra de lo variopinto de las problemáticas a las que se enfrenta la industria: en fechas recientes se han dado a conocer sentencias en materia de sanciones internacionales, vicios ocultos en el diseño de componentes aeronáuticos, cuestiones de competencia judicial internacional e incluso decisiones judiciales relativas a normas fiscales que afectan al sector aéreo.

1. **Tribunal General, Sala Novena, Sentencia de 29 May. 2024, T-116/2022 (ECLI: EU:T:2024:334)**
Belavia Belarusian Airlines vs Consejo de la Unión Europea: Medidas restrictivas adoptadas ante la situación en Bielorrusia y de la participación de este país en la agresión rusa contra Ucrania. Congelación de fondos. Listas de personas, entidades y organismos a los que se aplica la congelación de fondos y de recursos económicos. Inclusión y mantenimiento del nombre del demandante en las listas. Organización de las actividades del régimen de Lukashenko que facilitan el cruce ilegal de las fronteras exteriores de la Unión o contribución a dichas actividades. Beneficio obtenido del régimen de Lukashenko. Las medidas restrictivas no constituyen medidas punitivas que requieran demostrar un elemento intencional por parte del autor de los actos o actividades de que se trate. El Consejo no incurrió en error de apreciación al considerar que la demandante es la compañía aérea nacional del Estado, que el presidente Lukashenko prometió que su Administración prestaría todo el apoyo posible a la demandante después de que la Unión decidiera establecer una prohibición de sobrevolar el espacio aéreo de la Unión y de acceder a los aeropuertos de la Unión para todas las compañías aéreas bielorrusas y que, para ello, se acordó con el presidente ruso Vladimir Putin preparar la apertura de nuevas rutas aéreas para la demandante.

2. **Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Octava, Sentencia de 13 Jun. 2024, C-385/2023 (ECLI: EU:C:2024:497) Matkustaja vs Finnair:** El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que se produzca un fallo técnico imprevisto e inédito que afecta a un nuevo modelo de aeronave recientemente puesto en servicio y que lleva al transportista aéreo a cancelar un vuelo está comprendido en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, cuando el fabricante de esa aeronave reconoce con posterioridad a esa cancelación que el referido fallo se debió a un vicio oculto de diseño del que adolece la totalidad de las aeronaves del mismo tipo y que afecta a la seguridad del vuelo.
3. **Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Octava, Sentencia de 13 Jun. 2024, C-411/2023 (ECLI: EU:C:2024:498):** El art. 5.3 del Reglamento 261/2004/CE, de 11 de febrero de 2004, sobre compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, debe interpretarse en el sentido de que la detección de un vicio oculto de diseño del motor de un avión está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», aun cuando el fabricante del motor hubiera informado al transportista de la existencia del vicio varios meses antes del vuelo. El transportista puede adoptar una medida preventiva consistente en mantener una flota de aeronaves de sustitución, en concepto de «todas las medidas razonables» que está obligado a adoptar para evitar el acaecimiento y las consecuencias de una «circunstancia extraordinaria», tal como el vicio oculto de diseño del motor de un avión, siempre que dicha medida sea técnica y económicamente factible atendiendo a la capacidad del transportista.
4. **Tribunal Supremo de Grecia, Sentencia Nº 1658/5.10.2022:** El Tribunal Supremo griego dictaminó en octubre de 2022 que los familiares de las personas fallecidas en accidentes aéreos son víctimas inmediatas a efectos indemnizatorios. El 26 de enero de 2015, un caza F-16D Fighting Falcon de las Fuerzas Aéreas griegas se estrelló en la base aérea de Los Llanos (Albacete). A causa del accidente fallecieron 11 personas: los dos miembros de la tripulación y nueve en tierra. Los familiares de los tripulantes griegos interpusieron demandas por daños morales ante el tribunal de primera instancia de Atenas contra una empresa estadounidense (fabricante de la aeronave) y otra suiza (filial del fabricante). La acción fue desestimada en 2019 por falta de competencia judicial internacional de los tribunales griegos. El tribunal de apelación de Atenas confirmó en 2020 la sentencia de primera instancia. Sin embargo, el Tribunal Supremo griego consideró que tanto el Reglamento Bruselas I bis como el Convenio de Lugano establecen la competencia judicial internacional en el país en el que están domiciliados los familiares de las personas fallecidas, ya que deben considerarse víctimas directas. Ello contradice la línea jurisprudencial establecida por el TJUE y la doctrina mayoritaria, según la cual los terceros personas que sufren daños morales (inmateriales) se consideran víctimas indirectas de los agravios cometidos contra sus familiares. Según el Alto Tribunal griego, cuando el accidente provoca la muerte del familiar, los parientes deben considerarse víctimas directas, lo que da lugar a su derecho a presentar una

demanda por daños y perjuicios ante los tribunales de su domicilio. (*Fuente: [The Greek Supreme Court has decided: Relatives of persons killed in accidents are immediate victims – Conflict of Laws](#)*)

5. **Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Auto de 9 Jul. 2024, Rec. 124/2024 (ECLI: ES:TS:2024:9703^ª): COMPETENCIA JUDICIAL. Civil. RESPONSABILIDAD CIVIL.** Responsabilidad contractual. Contratos en particular. Transporte. TRANSPORTE. Contrato de transporte. -- Responsabilidad civil. -- Transporte aéreo. [...] Para la resolución del presente conflicto negativo de competencia territorial es preciso analizar, en primer lugar, la posibilidad de apreciar de oficio la falta de competencia internacional de los tribunales españoles al encontrarnos ante una pretensión indemnizatoria por el retraso en un vuelo con origen y destino en estado comunitario (Italia), operado por una línea aérea cuya sede se encuentra también en un estado comunitario (Hungria) y cuyo perjudicado es un ciudadano comunitario con domicilio en un estado comunitario (España). Como quiera que, a la vista de lo expuesto, el Reglamento (UE) nº 1215/2012 [...] no proporciona una solución clara al respecto, es preciso traer a colación el ATS de 21 de junio de 2022 (recurso nº 21/2021) y ello a pesar de que no es supuesto idéntico al de autos porque en aquel se trataba de "una pretensión indemnizatoria por el retraso en un vuelo con origen y destino en estados extracomunitarios, operado por una línea aérea extracomunitaria, con una sucursal en España que no consta que haya intervenido en la relación jurídica ente compañía y pasajeros, y que afecta a pasajeros extracomunitarios, que han cedido su derecho a una sociedad mercantil domiciliada en España". [...] Resulta procedente traerlo a colación en tanto que justifica la apreciación de la falta de competencia de los Tribunales españoles, conforme al Convenio de Montreal, por lo siguiente: (1) El artículo 19, titulado "Retraso", dispone: "El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas". (2) El artículo 33, que lleva por título "Jurisdicción", establece: "1. Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino [...]" (3) El art. 49, sobre "Aplicación obligatoria", dispone lo siguiente: "Toda cláusula del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, por los cuales las partes traten de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el presente Convenio, sea decidiendo la ley que habrá de aplicarse, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción, serán nulos y de ningún efecto". A la vista de lo expuesto, del tenor literal del artículo 33.1, al disponer que una acción de indemnización de daños "deberá iniciarse", se infiere que está contemplando fueros imperativos, que atribuyen con carácter exclusivo (al que se refiere el artículo 36.2.2ª de la LEC) el conocimiento de esos asuntos a la jurisdicción de los estados en los que concurra las circunstancias que en dicho precepto se establecen, sin perjuicio de la facultad que tiene el demandante de optar por uno de ellos. TERCERO.- A la vista de lo expuesto, de conformidad con el informe del Ministerio Fiscal, como quiera que ninguno de los fueros anteriormente referidos

radica en España, procede declarar la falta de competencia internacional de los tribunales españoles para el conocimiento del asunto.

6. **Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, Auto de 9 Jul. 2024, Rec. 226/2024 (ECLI: ES:TS:2024:9291^ª): COMPETENCIA JUDICIAL. Civil. RESPONSABILIDAD CIVIL.** Responsabilidad contractual. Contratos en particular. Transporte. TRANSPORTE. Contrato de transporte. -- Responsabilidad civil. -- Transporte aéreo. Para la resolución del presente conflicto negativo de competencia territorial es preciso analizar, en primer lugar, la posibilidad de apreciar de oficio la falta de competencia internacional de los tribunales españoles al encontrarnos ante una pretensión indemnizatoria por el retraso en un vuelo con origen y destino en estado comunitario (Italia), operado por una línea aérea cuya sede se encuentra también en un estado comunitario (Irlanda) y cuyo perjudicado es un ciudadano comunitario con domicilio en un estado comunitario (España). [...] A la vista de lo expuesto, de conformidad con el informe del Ministerio Fiscal, como quiera que ninguno de los fueros anteriormente referidos radica en España, procede declarar la falta de competencia internacional de los tribunales españoles para el conocimiento del asunto.
7. **Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 2ª, Sentencia 1404/2024 de 23 Jul. 2024, Rec. 7284/2022 (ECLI: ES:TS:2024:4252):** IMPUESTOS EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE. Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial. UNIÓN EUROPEA. Política de la competencia. Ayudas de Estado. El objeto del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial es un tributo propio de la Generalitat de Catalunya que grava la emisión de óxidos de nitrógeno de las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros y de mercancías en los aeródromos durante el ciclo LTO (*landing and take-off*) -que comprende las fases de rodada de entrada en el aeropuerto, de rodada de salida del aeropuerto, de despegue y de aterrizaje-, por el riesgo que provoca en el medio ambiente. Constituye su hecho imponible la emisión de óxidos de nitrógeno en las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros y de mercancías durante el ciclo LTO en aeródromos pertenecientes a municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico por la normativa vigente. El impuesto tuvo una primera regulación que data de 2014, pero no es esa regulación la que nos interesa, puesto que en 2016 se modificó. Por tanto, lo que nos interesa es la regulación consolidada al tiempo en que se liquidó el impuesto cuya devolución se pretende, 2018. Esa modificación obedecerá a diversas razones. No consta así, pero es muy probable que se haya tenido en cuenta el documento invocado por la propia recurrente, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia "PRO/CNMC/002/15, Propuesta referente al impuesto de la Gen. de Cataluña sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial", siquiera sea porque en dicho documento se hace hincapié a que el impuesto afecta únicamente a un máximo de 20.000 operaciones anuales por compañía y por aeropuerto, estando exento el resto, lo cual supone, asegura la CNMC, que en términos relativos se verían beneficiadas las empresas que mayor número de operaciones realicen en el aeropuerto. Pues bien, como indica el prólogo de la [Ley 2/2016, de 2 de noviembre](#): "En cuanto al impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la

atmósfera producida por la aviación comercial, las modificaciones obedecen a la necesidad de adecuarlo a las reglas del derecho europeo en materia de ayudas de Estado. En este sentido, se amplía el hecho imponible al transporte aéreo de mercancías; se suprime de la base imponible el límite de 20.000 vuelos, y se establece un único tipo de gravamen". La CNMC hablaba "riesgo de presencia de una ayuda de Estado", con respecto a la regulación inicial, no consta que haya expresado su criterio sobre la regulación posterior. Pues bien, de la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que la calificación de una medida nacional como "ayuda de Estado", a efectos del [artículo 107 TFUE](#), apartado 1, exige que concurren todos los requisitos siguientes. En primer lugar, debe tratarse de una intervención del Estado o emplearse fondos estatales. En segundo lugar, la intervención debe poder afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros. En tercer lugar, la medida debe conferir una ventaja selectiva a su beneficiario. En cuarto lugar, debe falsear o amenazar con falsear la competencia. También se desprende de esa jurisprudencia, por lo que se refiere al requisito de la ventaja selectiva, que esta requiere que se determine si, en el marco de un régimen jurídico concreto, la medida nacional en cuestión puede favorecer a "determinadas empresas o producciones" en relación con otras que se encuentran en una situación fáctica y jurídica comparable, habida cuenta del objetivo perseguido por el referido régimen y que, por lo tanto, reciben un trato diferenciado que, en esencia, puede calificarse de discriminatorio. La recurrente no lleva a cabo el necesario examen de comparabilidad con la precisión requerida. Comparabilidad, lógicamente, de las situaciones de las empresas que se benefician de la ventaja establecida por la medida controvertida y de las que están excluidas de la misma. La recurrente formula consideraciones, pero no son lo suficientemente precisas. Se guía, en parte, por el mencionado documento de la CNMC DE 1995, pero, insistimos, después de este, se ha modificado la normativa y es la normativa modificada, la aplicable en la presente ocasión. Tampoco se identifica correctamente el marco de referencia del que parte la recurrente, lo cual tiene mucha importancia, ya que la existencia de una ventaja económica, a efectos del [artículo 107 TFUE](#), apartado 1, solo puede acreditarse en relación con una determinada imposición, la considerada "normal". La determinación de ese marco "normal" resulta clave para apreciar o no el carácter selectivo de la medida, en este caso, de la medida tributaria cuestionada. Es necesario que el examen de comparabilidad se realice correctamente y el marco "normal" de referencia se identifique también con precisión. Ni una cosa ni otra se han hecho esta vez sin que este Tribunal tenga dudas de que el supuesto que estamos enjuiciando es conforme con el régimen de ayudas de Estado de la Unión Europea.

**Boletín Nº15. O.J.A (OBSERVATORIO
JURÍDICO AEROESPACIAL)**
| JUNIO 2024 |
ISSN |2792-4114

oja.observatoriojuridico@gmail.com

© 2024 Los autores. Boletín de acceso abierto bajo la licencia CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

216

Boletín Nº16. O.J. A (OBSERVATORIO JURÍDICO AEROESPACIAL) | OCTUBRE 2024

oja.observatoriojuridico@gmail.com

Disponible online 30 octubre 2024/ © 2024 Los autores. Boletín de acceso
abierto bajo la licencia CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



Avalado por la Editorial Colex

