

Boletín Observatorio Jurídico Aeroespacial

B.O.J.A.



N.º 19

JULIO 2025

Boletín N.º19. O.J.A. (Observatorio Jurídico Aeroespacial)

| Julio 2025 | oja.observatoriojuridico@gmail.com

Disponibile online julio 2025 / © 2025. Los autores. Boletín de acceso abierto bajo la licencia C C BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Avalado por la Editorial Colex



Boletín Observatorio Jurídico Aeroespacial

© Editorial Colex S.L.

Calle Costa Rica, número 5, 3.º B (local comercial), 15004, A Coruña (Galicia)

☎ 910 600 164 ✉ info@colex.es

revistas@colex.es | ISSN: 2792-4114 | DOI: <https://doi.org/10.69592/2792-4114-JULIO-2025>

EQUIPO EDITORIAL

DIRECTORA DEL BOLETÍN:

Dra. Elisa González Ferreiro

Co-directora de la Revista Española de Derecho Aeronáutico y Espacial (R.E.D.A.E.)

Directora del Observatorio Jurídico Aeroespacial

Presidenta de la Asociación Española de Derecho Aeronáutico y Espacial.



SUBDIRECTOR DEL BOLETÍN:

Prof. Dr. Fernando González Botija

Catedrático Derecho Administrativo UCM

Subdirector del Observatorio Jurídico Aeroespacial

Director del grupo de investigación G-BioDin LAW

Departamento de Derecho Administrativo de la Universidad Complutense de Madrid



COORDINADOR DEL BOLETÍN:

Abg. y econ. Leonardo Alberto López Marcos, LL.M.

Secretario del Observatorio Jurídico Aeroespacial

Secretario de la Revista Española de Derecho Aeronáutico y Espacial (R.E.D.A.E.)

Vocal AEDAE, Profesor Contratado Predoctoral UCM



D. Sergio Giménez Binder

(2) Sergi Giménez Binder | LinkedIn

Socio en Augusta Abogados

SELECCIÓN DE JURISPRUDENCIA AERONÁUTICA

El segundo trimestre del presente año 2025 no ha sido demasiado prolijo en lo que al número de decisiones jurisprudenciales se refiere. A cambio, las sentencias que siguen tienen, por lo general, un alto nivel de complejidad jurídica. Destacamos dos sentencias dictadas por el Tribunal Constitucional español relacionadas con el tristemente famoso accidente de Spanair de 2008 y una importante sentencia dictada por el High Court inglés en relación con la apropiación de centenares de aeronaves comerciales por las compañías aéreas rusas en el año 2022.

- 1. Tribunal Constitucional, Sala Primera, Sentencia 107/2025 de 12 May. 2025, Rec. 5123/2021 (ECLI: ES:TC:2025:107): DERECHOS FUNDAMENTALES.** Rechazo del amparo formulado contra la conclusión décima y la recomendación novena del dictamen de la Comisión de Investigación del Congreso sobre el accidente del vuelo JK5022 de la compañía aérea Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2008, en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Se apreciaba la existencia de un fallo sistémico, identificándose al demandante como uno de los responsables de las decisiones tomadas antes y después del siniestro, y se recomendaba la remisión de las conclusiones a la Fiscalía General del Estado. Control constitucional de los trabajos de la Comisión. Inexistencia de afirmaciones insultantes, injuriosas o desmerecedoras lesivas del derecho al honor. Tampoco se ha controvertido la presunción de inocencia, pues no se le atribuye ningún acto ilícito concreto e individualizable. El Tribunal Constitucional inadmite el recurso de amparo interpuesto contra el desarrollo de la comparecencia ante la Comisión de Investigación, celebrada el 10 de julio de 2018.
- 2. Tribunal Constitucional, Sala Primera, Sentencia 108/2025 de 12 May. 2025, Rec. 5361/2021 (ECLI: ES:TC:2025:108): DERECHOS FUNDAMENTALES.** Rechazo del amparo formulado contra la conclusión décima y la recomendación novena del dictamen de la Comisión de Investigación del Congreso de 22 de abril de 2021 (aprobado por el Pleno del Congreso de los Diputados el 13 de mayo de 2021) sobre el accidente del vuelo JK5022 de la compañía aérea Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2008, en el aeropuerto

de Madrid-Barajas. Se apreciaba la existencia de un fallo sistémico, identificándose a los demandantes como parte de los responsables de las decisiones tomadas en el momento del siniestro, y se recomendaba la remisión de las conclusiones a la Fiscalía General del Estado. Control constitucional de los trabajos de la Comisión. Inexistencia de afirmaciones insultantes, injuriosas o desmerecedoras lesivas del derecho al honor. Tampoco se ha controvertido la presunción de inocencia, pues no se atribuyen ningún acto ilícito concreto e individualizable.

3. **Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Octava, Sentencia de 5 Jun. 2025, C-292/2024 (ECLI: EU:C:2025:402) «Iberia Líneas Aéreas»:** Litigio entre un pasajero y una compañía aérea, en relación con la responsabilidad de esta última por el daño ocasionado por el retraso en el transporte aéreo del equipaje y de las personas que viajaban con él. **El art. 31.2, segunda frase, del Convenio** para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, **debe interpretarse en el sentido de que la protesta por retraso en el transporte de equipaje puede efectuarse antes de la fecha en que el equipaje de que se trate se haya puesto a disposición de su destinatario.**
4. **Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Quinta, Sentencia de 26 Jun. 2025, C-464/2023 (ECLI: EU:C:2025:478) «EVH GmbH»:** Control de concentraciones. [...] en el ámbito del control de las concentraciones, la Comisión no está obligada a demostrar más allá de toda duda razonable que un proyecto de concentración no plantea problemas de compatibilidad con el mercado interior. Debe evaluar probabilidades y pronunciarse a favor o en contra de la operación proyectada, en función de su apreciación de cuál sea la evolución económica atribuible a la operación que tiene mayores probabilidades de producirse. En este contexto, disfruta de una amplia facultad de apreciación de las circunstancias económicas complejas, que está sujeta, en particular, al control por el Tribunal General del error manifiesto y de la exactitud material de los hechos [...]. Dicho esto, cuando una institución de la Unión dispone de una amplia facultad de apreciación, reviste especial importancia la observancia de las garantías procedimentales, entre las que figura la obligación de la institución de examinar minuciosamente e imparcialmente todas las circunstancias pertinentes de la situación de que se trate [...]. Cuando la Comisión expone detalladamente su posición en su decisión, corresponde a la parte demandante aportar elementos igualmente detallados para refutar dicha posición. Este requisito probatorio no constituye, como sugieren las recurrentes en los casos de autos, una inversión indebida de la carga de la prueba en su perjuicio, sino que refleja la carga que incumbe a cada parte de respaldar su posición ante el Tribunal General [...].
5. **Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, Sección 1.ª, Auto de 8 Abr. 2025, Rec. 443/2024: Establece doctrina.** Declara la falta de competencia internacional de los tribunales españoles para el conocimiento del asunto, con las siguientes consideraciones: (...) — 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 en estado comunitario (Bélgica), 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). [...] Como quiera que, a la vista de lo expuesto, el Reglamento (UE) n.º 1215/2012 [...] no proporciona una solución clara al respecto [...] 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: — [...] 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 [...]». — [...] 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 36.2.2.^a 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. [...] A la vista de lo expuesto, 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. **High Court Of Justice, Business And Property Courts Of England And Wales, Commercial Court (KBD), Sentencia 11 Jun. 2025 [2025] EWHC 1430 (Comm) «Russian Aircraft Lessor Policy Claims»:** Al comienzo de la guerra en Ucrania en febrero de 2022, propietarios y arrendadores occidentales tenían arrendadas un gran número de aeronaves comerciales a compañías aéreas rusas. En Rusia En virtud de las sanciones de la UE y el Reino Unido, los arrendadores rescindieron los contratos de arrendamiento, emitieron notificaciones de incumplimiento y exigieron la devolución de los aviones. A modo de respuesta a las sanciones, el presidente de Rusia autorizó por ley a las compañías rusas a retener y operar esas aeronaves, que fueron además provistas de matrículas rusas. A fecha actual la mayoría de esas aeronaves siguen en Rusia explotándose sin el permiso de los propietarios y sin el apoyo de los fabricantes. Las estimaciones totales del número de aeronaves perdidas oscilan entre 400 y 600, con un valor comercial de entre 10.000 y 13.000 millones de dólares. Los propietarios y arrendadores recurrieron a sus pólizas de seguros para ser indemnizados por la pérdida, lo que ha dado lugar a múltiples procedimientos de cobertura en diferentes jurisdicciones. En una de las mayores reclamaciones presentadas contra dos grupos de aseguradores (encabezados por AIG y dos sindicatos de Lloyd's), AerCap y otros arrendadores reclamaron por la totalidad de sus pérdidas en relación con 116 aeronaves perdidas y 15 motores. En una sentencia de 230 páginas, el Tribunal de Comercio inglés concluyó que los demandantes habían sufrido una pérdida cubierta por las pólizas de seguir el 10 de marzo de 2022 y que tenían derecho a una indemnización en virtud de las coberturas contingentes, pero no en virtud de las coberturas posesión. Según el juez, la pérdida fue causada por un riesgo excluido bajo la cobertura «todo riesgo», y sólo los aseguradores con pólizas de «riesgo de guerra» eran responsables, sujetos a los límites de las respectivas pólizas. La complejidad de la sentencia requiere un estudio detallado.

Boletín N.º19 O.J.A. (OBSERVATORIO JURÍDICO AEROESPACIAL)

| JULIO 2025 |

ISSN | 2792-4114

oja.observatoriojuridico@gmail.com

© 2025 Los autores. Boletín de acceso abierto bajo la licencia CC BY
(<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Boletín N.º 19 O.J. A. (Observatorio Jurídico Aeroespacial)

|Julio 2025| oja.observatoriojuridico@gmail.com

Disponible online julio 2025 / © 2025. Los autores. Boletín de acceso abierto
bajo la licencia C C BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Avalado por la Editorial Colex

