



## International Forum of Travel and Tourism Advocates

### Responsabilidad penal del siniestro del vuelo AU 2553 del 10 de octubre de 1997

Dr. Horacio Roberto Granero



Allende & Brea  
Abogados

---

---

---

---

---

---

---

---

### El concepto de “defecto” del producto aeronáutico



- Ausencia de las cualidades propias y naturales que debe tener cualquier elemento de su especie.
- Falta de condiciones de seguridad legítimamente esperadas respecto de determinado producto

---

---

---

---

---

---

---

---

### El concepto de “riesgo” en el producto aeronáutico



- Un producto será peligroso o riesgoso cuando no puede ser utilizado, de conformidad con las expectativas de seguridad de los usuarios que se sirven de éste, sin la añadidura de medidas especiales de seguridad.

---

---

---

---

---

---

---

---

### El concepto de “riesgo” en el producto aeronáutico



- Cuanto más peligroso sea el producto, mayores serán las medidas exigibles al fabricante del producto y más rigurosas las reglas que permitan su uso.
- Los productos con riesgos inherentes a su naturaleza o inherentemente peligrosos son aquellos diseños cuyas características han impracticable una alternativa más segura, como no sea quitando las propiedades, que son aquellas que lo hacen útil.

---

---

---

---

---

---

---

---

### El producto aeronáutico



- Cuando se dice de un producto aeronáutico que es *inevitablemente riesgoso* significa que no es posible obtenerle provecho sin cierto grado de peligro y que con la eliminación de éste se eliminaría también la utilidad del producto.

---

---

---

---

---

---

---

---

### Determinación de la responsabilidad



- Doctrina de la *irrazonabilidad del riesgo*
  - Un producto aeronáutico será defectuoso cuando no ofrezca la seguridad que espera un usuario normal con los conocimientos de la comunidad o si crea riesgos irrazonables más elevados que los esperados por un usuario normal.
  - Obligación de advertir adecuadamente a los potenciales usuarios de casos extremos

---

---

---

---

---

---

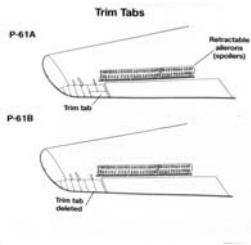
---

---



## Determinación de la responsabilidad

– Caso “Nesselrode V/Executive Beechcraft”



---

---

---

---

---

---

---

---



## Determinación por el riesgo beneficio

- Un producto será defectuoso si el peligro que genera es superior a su utilidad social o económica; o si el peligro podría haberse evitado mediante la incorporación de una mejora a un costo razonable; o si existían productos alternativos disponibles capaces de satisfacer idénticas necesidades con un riesgo menor

---

---

---

---

---

---

---

---



## Determinación por el riesgo beneficio

– Caso “Oquendo v/ Bettcher Industries, Inc”



---

---

---

---

---

---

---

---

### Determinación por el *test de las dos puntas*



- Propone un doble análisis alternativo: las expectativas del consumidor y el riesgo utilidad del producto
  - El producto es defectuoso si no ofrece la seguridad que esperaría un consumidor normal conforme al uso para el que se diseñó
  - Si la víctima prueba que la causa próxima del daño fue el diseño del producto y el fabricante no prueba que un diseño alternativo hubiera evitado el desperfecto

---

---

---

---

---

---

---

---

### Tipos de defectos



- Defectos de diseño:
  - Caso de la muerte por asfixia (CO2) por incendio de las butacas
  - Falta de cortacables
- Defectos de construcción
  - Fabricación fuera de standard
- Falta de advertencia sobre el peligro del producto
  - Probabilidad que lo use mal. Caso Moulinex

---

---

---

---

---

---

---

---

### Responsabilidades emergentes de los accidentes de aviación



- Los factores causantes pueden ser variados
  - Factores humanos:
    - personal de vuelo, controladores
  - Factores técnico-mecánicos:
    - estructura de las aeronaves
  - Factores infraestructurales
    - estado y operación de las instalaciones terrestres
  - Factores exógenos:
    - atentados de terroristas

---

---

---

---

---

---

---

---

## Responsabilidad de los constructores de aeronaves



- La responsabilidad del constructor aeronáutico se desenvuelve en dos planos:
  - Con relación a la compañía aérea, en cuanto compradora de la aeronave
    - Puede no existir en caso de compra en un mercado secundario, etc.
  - Con relación a las víctimas
    - En caso de construcción o diseño negligente
    - Por falta de advertencia de los peligros posibles

---

---

---

---

---

---

---

---

## El accidente del 10 de octubre de 1997



---

---

---

---

---

---

---

---

## La sentencia del Juez Ballester



- Análisis de la posibilidad de engelamiento y falla de calentamiento de los tubos Pitot
- Ausencia de la luz ámbar de emergencia
- Colocación de los *slats* a límites mayores a los aerodinámicos de diseño para efectuar su extensión



---

---

---

---

---

---

---

---



### La sentencia del Juez Ballester

- “No hubo evidencias de fallas o de mal funcionamiento de los mandos de vuelo, de la estructura, de los grupos monopropulsores, ni de ningún otro sistema de la aeronave que pudiera estar relacionado con las probables causas...”
- “Puede afirmarse que el estado general de la aeronave era correcto y adecuado para operar, excluyéndose, en consecuencia su mantenimiento y/o funcionamiento como factor causal del accidente..”

---

---

---

---

---

---

---

---



### La sentencia del Juez Ballester

- “...cuando la aeronave siniestrada fue homologada regía la norma CAR 4b que no requería luz ámbar...”
- “... El amperímetro es un instrumento de control del funcionamiento de la calefacción de los tubos Pitot ...”
- “...la falta de la señal lumínica no puede en nodo alguno atribuirse como causal del desastre...”
- “hubo una serie de decisiones desacertadas de parte de los pilotos..”

---

---

---

---

---

---

---

---



### La sentencia del Juez Ballester

- “...La tripulación no comprendió debidamente la magnitud de la tormenta...”
- “... Existió un desequilibrio emocional que los afectó frente a la exposición a la situación traumática de peligro real de muerte...”
- “...pudieron haber experimentado una parálisis psíquica que se vio reflejada en la ausencia de cualquier actividad lógica de defensa del avión...”

---

---

---

---

---

---

---

---