

ACTUALIDAD **civil**

■ ■ ■ **NÚM. 7-8** · JULIO-AGOSTO 2020



Director: Xavier O'Callaghan Muñoz



Wolters Kluwer

Actualidad Civil 7-8/2020

Protección de los consumidores

A fondo

- Condiciones generales de la contratación y no consumidores. Obstáculos para el control de transparencia, *José M^a Fernández Seijo*
- Un año después de la entrada en vigor de la Ley 5/2019, de 15 de marzo, reguladora de los contratos de crédito inmobiliario, *José M^a. García*

Persona y derechos

A fondo

- La incidencia del estado de alarma en el régimen transitorio del artículo 1964.2 CC, *Francisco Javier Rey Muñoz*
- En torno a la responsabilidad del transportista aéreo y su (posible) aptitud para englobar supuestos de daños personales ajenos a la actividad de transporte, *Pablo Jarne Muñoz*
- Crisis de pareja y animales domésticos, en caso de desacuerdo: ¿una «pertenencia» de la vivienda familiar?, *Guillermo Cerdeira Bravo de Mansilla*

Derecho de contratos

Debate jurídico

- La oponibilidad de los acuerdos comunitarios limitativos de viviendas de uso turístico, coordinado por *Alejandro Fuentes-Lojo Rius*, con *Antonio Salas Carceller*, *Vicente Magro Servet*, *Francisco M. Echeverría Summers* y *Josep María Espinet Asensio*

Conflicto de leyes y jurisdicción

A fondo

- Eficacia de las sentencias del TEDH y su incidencia en el ordenamiento jurídico español, *Santiago García Miguel*

Derecho global y comparado

A fondo

- Las normas de Derecho Internacional Privado en el Código Civil griego del Dodecaneso de

1946 (Segunda parte), *Javier Sánchez-Arjona*

En torno a la responsabilidad del transportista aéreo y su (posible) aptitud para englobar supuestos de daños personales ajenos a la actividad de transporte

Pablo Jarne Muñoz

*Profesor Ayudante Doctor de Derecho mercantil
Universidad de Zaragoza*

Resumen: *El transporte aéreo de pasajeros mantiene todavía algunas características propias de un sector joven y en constante evolución, como demuestra el hecho de que algunas variables clave como qué debemos entender por accidente en la normativa convencional continúen envueltos en una cierta nebulosa. Este trabajo trata de ofrecer una cierta sistematización sobre los diversos escenarios en los que podrá surgir la responsabilidad del transportista, incidiendo especialmente en aquellos supuestos dudosos en los que el daño no deriva de modo claro de la actividad de transporte.*

Palabras clave: Transporte aéreo, accidente, responsabilidad, Convenio de Montreal.

Abstract: *Air transport still maintains some of the characteristics of a young and constantly evolving sector, as evidenced by the fact that some key variables such as what we must understand by accident in conventional regulations continue to be surrounded by a certain nebula. This work tries to offer a certain systematization on the various scenarios in which the responsibility of the carrier may arise, especially focusing on those doubtful cases in which the damage does not clearly result from the transport activity.*

Keywords: Air transport, accident, responsibility, Montreal Convention.

I. Introducción

Recientemente hemos conocido un nuevo pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que ha vuelto a poner sobre la mesa la difusa delimitación que la normativa aplicable al transporte aéreo efectúa del término accidente. Se trata de una cuestión que, lejos de haberse aclarado con el tiempo, se ha vuelto probablemente más compleja, al no ir de la mano las profundas elaboraciones doctrinales que hemos conocido con las posturas que han sostenido

posteriormente los diversos Tribunales que se han encargado de resolver los litigios que han surgido en torno a esta cuestión.

El supuesto, resumidamente, a pesar de que será analizado posteriormente, puede sintetizarse como sigue. En el año 2015, una muchacha de 6 años, posteriormente erigida en demandante, viajaba con su padre en un vuelo de la aerolínea Niki Luftfahrt (actualmente en concurso de acreedores). En un momento dado, se sirvió al progenitor un vaso de café muy caliente que, a pesar de quedar correctamente apoyado en la bandeja situada delante de él, terminó derramándose sobre el muslo y el pecho de la muchacha, causándole quemaduras de segundo grado.

A pesar de que no pudo identificarse adecuadamente la causa del derramamiento la menor, representada por su padre, interpuso una demanda por la que solicitaba se condenara a la aerolínea a reparar el perjuicio causado, que se estimó en 8.500 euros, con fundamento en el art. 17 apartado 1 del Convenio de Montreal. Tras un *iter* procesal al que haremos referencia posteriormente, el *Oberster Gerichtshof* (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal Austríaco) suspendió el procedimiento y planteó una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea para dilucidar si el derramamiento de una taza de café caliente que causa quemaduras a un pasajero ha de ser considerado accidente en el sentido del citado art. 17 apartado 1 del Convenio de Montreal.

Planteada en términos tan amplios, la Sentencia, de 19 de diciembre de 2019, ha venido generando dudas y, especialmente, un cierto malestar entre las aerolíneas por lo gravoso del régimen de responsabilidad que se derivaría de la aplicación del artículo 17 apartado I del Convenio de Montreal concebido de un modo tan riguroso. Haciendo abstracción de este supuesto concreto, hay que reconocer que la amplitud y la propia configuración del concepto de accidente en la normativa reguladora del transporte aéreo es, en ocasiones, ambigua.

Los accidentes aéreos son, aún a día de hoy, un tema sensible, que causa cierto respeto a todo aquel que está familiarizado con este tipo de transporte. A pesar de que el transporte aéreo es un medio extraordinariamente seguro de viajar, no deja de ser sorprendente que el legislador haya ignorado durante largo tiempo cuestiones de interés y gran relevancia práctica en relación con los accidentes aéreos como pueda ser, sin ir más lejos, la relativa a la indemnización por los perjuicios causados.

La indemnización a las víctimas de los accidentes o, atendida la fatalidad característica de los mismos, a los familiares de las víctimas continúa siendo un procedimiento complejo, en el que los Tribunales carecen de un instrumento desarrollado específicamente para su determinación. Lo hemos visto recientemente, al conocer los primeros pronunciamientos del Tribunal Supremo sobre el accidente de Spanair, en el que las indemnizaciones han sido calculadas sobre la base del baremo del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, al que se aplica un incremento porcentual en atención al dramatismo que suele acompañar el acaecimiento de este tipo de desastres.

Sea como fuere, considero que es del mayor interés el análisis de los límites del concepto de accidente en relación con eventos que escapan a la concepción tradicional de las operaciones de transporte, bien por no guardar conexión con los elementos del avión o de la tripulación o bien por deberse a circunstancias que pudieran haber concurrido en idéntico modo si nos hubiéramos encontrado en un escenario ajeno al del tráfico aéreo.

Este trabajo, sin ser un estudio limitado a analizar la vertiente jurisprudencial del fenómeno, parte del convencimiento de que no es posible desarrollar una postura correcta sobre esta cuestión sin tener presente la diversa casuística a la que se debe hacer frente, lo que requiere a mi juicio un estudio sistemático de los escenarios que de modo más frecuente podemos encontrar.

II. El concepto de accidente y su conexión con la actividad de transporte aéreo

Los conceptos de accidente y de responsabilidad civil han ido tradicionalmente de la mano. Tratándose de conceptos de uso cotidiano, resulta a pesar de todo necesario que hagamos un alto en el camino para delimitar adecuadamente la cuestión terminológica. El término accidente reviste

una importancia capital en muy diversos ámbitos, por lo que resulta frecuente que venga definido en algunas de las normas de mayor relevancia de numerosas disciplinas.

Así, en el ámbito laboral, se entiende por accidente de trabajo, de conformidad con el art. 156 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social *«toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.»*

Por su parte, en el ámbito del seguros, disciplina que está intrínsecamente vinculada con la idea de riesgo se entiende por accidente, sin perjuicio de la delimitación que de dicho riesgo efectúen las partes en el contrato, *«la lesión corporal que deriva de una causa violenta súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, que produzca invalidez temporal o permanente o muerte (1) .»*

La cuestión se complica conforme nos acercamos al sector del transporte, sobre el que gira la razón de ser de este trabajo. Así, en el ámbito de la circulación de los vehículos a motor, el sistema gira en torno a un concepto diverso al de accidente, como es el de hechos de la circulación, que serían *«los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común (2) .»*

De lo expuesto hasta el momento cabe identificar, de modo aún intuitivo, cuáles serán los elementos que han de concurrir para que podamos identificar un evento cualquiera como accidente indemnizable. En primer lugar un evento, que habrá de ser súbito o repentino, y probablemente inesperado. A renglón seguido, un daño, que por lo que aquí interesa se materializará en que se ocasionen lesiones o se produzca el fallecimiento de un pasajero. Finalmente, una conexión suficiente con la actividad en cuestión o, dicho de otro modo, que nos encontremos en la esfera de riesgo asociada a las prestaciones en cuestión.

En consecuencia, el mero hecho de que nos encontremos ante un accidente no haría surgir, *per se*, la obligación de indemnizar a cargo del transportista. Por el contrario, el accidente sería una condición necesaria pero no suficiente, un *prius* inexcusable para la indemnización. Como indicó la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid n.º 366/2015, de 11 de diciembre, *«solo una vez fijado que ha concurrido un "accidente", cabrá entrar a examinar si el transportista ha de responder o no por el daño derivado de aquel y en qué medida en función de la culpa o ausencia de culpa de los diferentes sujetos intervinientes con arreglo a las disposiciones indicadas.»*

Siguiendo con los ejemplos apenas examinados el requisito de la conexión suficiente implicaría que el accidente hubiera sido producido con ocasión o por consecuencia del trabajo, si de un accidente de trabajo se trata, o a consecuencia de la conducción de un vehículo a motor, si nos encontramos en el ámbito de la circulación.

Hay que apuntar, todavía, cómo esta aparente sencillez parece quebrarse cuando analizamos las características que presenta el término accidente en el transporte aéreo y su virtualidad para hacer surgir la responsabilidad del transportista. Y es que, del análisis de la jurisprudencia recaída en las últimas décadas sobre el particular, se aprecia en ocasiones una cierta confusión entre el concepto de daño y el de accidente del que trae causa (3) .

Hay que recordar, en este sentido, que daño y accidente no son la misma cosa. Por el contrario, ambos términos mantendrían una relación de causa - efecto, al ser el daño una consecuencia derivada del acaecimiento de un evento, el accidente. Esto implica que, como veremos, a pesar de que gran cantidad de los daños personales que se produzcan en el marco de una actividad de transporte aéreo serán consecuencia de accidentes, no necesariamente será así.

A pesar de que, ya se anticipa, la normativa concibe el accidente en el sector de modo extraordinariamente amplio, habrá diversas situaciones en las que nos encontraremos ante daños pero estos no derivarán de un accidente, por lo que difícilmente podrá probarse la causalidad necesaria para hacer surgir la responsabilidad del transportista en el supuesto.

Volviendo la vista atrás, el Convenio de Chicago, concretamente en su Anexo 13º, relativo a la Investigación de accidentes e incidentes de aviación ofrecía ya una definición que traía cuenta de

las particularidades del sector. Y es que, entendía por accidente, en este sentido, *«Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado (...)»*.

Dentro de este marco físico y temporal, para hablar de accidente debían producirse, de conformidad con el Anexo:

- Lesiones personales mortales o graves (4)
- Daños o roturas estructurales en la aeronave (5) , o
- La desaparición o total inaccesibilidad de la aeronave (6) .

Este régimen derivado del Convenio de Chicago, sólido y detallado, hay que tener en cuenta que se ha mantenido sin apenas cambios en el Reglamento n.º 996/2010, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, posteriormente modificado por el Reglamento n.º 376/2014, de 3 de abril de 2014.

Sea como fuere, y a pesar de que existen otras normas de interés que desarrollan previsiones en este sentido, es el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, el que resulta aplicable en la actualidad, como se reconoce en el Reglamento n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, tras la modificación del Reglamento n.º 889/2002, de 13 de mayo (7) .

Este instrumento, que se aparta del criterio seguido por el Convenio de Varsovia de la responsabilidad por culpa presunta para acoger otro más acorde con la realidad de los tiempos basado en la responsabilidad por riesgo, trae sin duda notables avances por lo que respecta al fundamento de la responsabilidad del transportista y al cálculo de las indemnizaciones (8) , gozando en el momento en que se escriben estas líneas de buena salud.

Esta evolución, en cualquier caso, no ha sido lineal ni ha estado exenta de bandazos. Nótese, sin ir más lejos, que en los trabajos preparatorios del Convenio de Montreal se apostó por el término «acontecimiento» en lugar de «accidente», a pesar de que esta opción fue posteriormente descartada por ser considerada excesivamente amplia y poder atraer una elevada litigiosidad.

III. El Convenio de Montreal, la responsabilidad del transportista y la imputación del daño

El Convenio de Montreal se ocupa de la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones de los pasajeros en el art. 17, que establece la responsabilidad del primero en caso de muerte o lesión corporal de los segundos *«por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.»*

El art. 17.1 del Convenio de Montreal parece acoger una responsabilidad concebida en términos extraordinariamente amplios, que se acercaría, en apariencia, a un régimen objetivo. No obstante, como se desprende más adelante de la lectura del art. 21, relativo a la indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros, esto no es exactamente así.

La cuestión se ha planteado, recientemente, al comenzar a resolver el Tribunal Supremo los recursos de casación interpuestos en relación con el accidente de Spanair. Así, en la Sentencia del Tribunal Supremo n.º 269/2019, de 17 de mayo, la primera de las Sentencias dictadas en relación con el accidente y que marca en buena medida el devenir de las siguientes se planteó la posibilidad de reconocer, en la línea de lo solicitado por los demandantes, una indemnización en concepto de responsabilidad objetiva, a la que habría de añadirse otra indemnización, en este caso por responsabilidad subjetiva, que se explicaría por la conducta negligente de los pilotos de la aerolínea.

En esta tesitura, el Tribunal reconoció, con buen criterio, que es erróneo plantearse el

reconocimiento de dos indemnizaciones distintas para un mismo daño. Por el contrario, lo que sucede es que el Convenio de Montreal contiene dos regímenes distintos para el tramo de indemnización inferior a los 100.000 Derechos Especiales de Giro y para el tramo que supere esta cifra.

De este modo, mientras nos mantengamos en el tramo inferior a los 100.000 DEG nos movemos en un régimen de responsabilidad cuasi-objetiva. Hablamos de responsabilidad cuasi-objetiva por cuanto el transportista cuenta con la posibilidad de verse exonerado de responsabilidad de movernos en el ámbito del art. 20, es decir, de probar que fue la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que solicita la indemnización (o de la persona de la que proviene su derecho) la que haya causado el daño o contribuido a él.

Por el contrario, superada esta cifra, el transportista ya puede exonerarse si prueba que el daño no se debió a negligencia del transportista o de sus dependientes o bien que este se debió a negligencia o conducta indebida de un tercero, identificándose usualmente este tramo con una responsabilidad subjetiva objetivizada.

El Tribunal Supremo ha venido acogiendo, de este modo, la doctrina dominante en la materia, que pronto vio en el régimen instaurado por el Convenio de Montreal un sistema de doble estrato. Este sistema ofrece, probablemente, un buen equilibrio de los intereses en presencia, al permitir un rápido resarcimiento de los supuestos en los que la indemnización sea relativamente baja, manteniendo en cualquier caso la posibilidad de reclamar cantidades mayores si nos encontramos ante supuestos culposos del transportista.

Esta tendencia a la objetivación del sistema que cabe apreciar en el régimen del Convenio de Montreal, o aquella otra derivada del Convenio de Varsovia y su responsabilidad por culpa presunta (9) vendría a tratar de mitigar en la medida de lo posible la precaria situación del pasajero, que en muchos casos sería incapaz de probar la causa o las circunstancias que han contribuido a la materialización del accidente.

Ahora bien, atendidas las dramáticas consecuencias económicas que un régimen concebido en tales términos podría tener en ocasiones para el transportista y en aras de reequilibrar la balanza de los intereses en presencia, esta tendencia a objetivar el sistema de responsabilidad que se aprecia en el Convenio de Montreal contará con el contrapeso que supone la fijación de límites máximos a la indemnización en el primer tramo, que en la actualidad ascienden a 100.000 DEG (10).

Se antoja necesario de lo expuesto hasta el momento conectar lo establecido en el art. 17.1 del Convenio de Montreal con lo dispuesto en los artículos siguientes. Y esto por cuanto las conclusiones que pudiéramos extraer de una lectura aislada y apriorística del precepto no serían, lo hemos visto, acertadas. Muy ilustrativa resulta, en esta línea, la SAP de Barcelona n.º 259/2010.

Y es que, como gráficamente indica el Fundamento de Derecho Segundo de la Sentencia, este carácter objetivo que se derivaría de la simple lectura del precepto convencional *«se limita al ámbito de la culpa pero no al nexo causal entre el acto u omisión y el daño padecido, nexo que sigue las reglas de la carga de prueba (...) Es por ello que se precisa que los daños deriven o guarden relación de causalidad con la navegación aérea.»*

En definitiva, la práctica muestra que existen muchas situaciones en las que nos movemos, como veremos, en una zona gris. Encontrándonos en uno de estos supuestos, habrán de ser los Tribunales los que, a la vista de los concretos hechos planteados, dictaminen caso por caso si existe una causalidad adecuada que haga surgir la responsabilidad del transportista (*Da mihi factum, dabo tibi ius*).

IV. La zona segura. Supuestos en los que se acredita de modo natural la necesaria conexión causal entre las lesiones o el fallecimiento del pasajero y la actividad de transporte aéreo

La falta de una definición adecuada o, más propiamente, de cualquier tipo de definición de qué debemos entender por accidente en el sentido del Convenio de Montreal obliga a los Tribunales, ya

lo hemos anticipado, a efectuar una labor de investigación que tenga en cuenta las circunstancias del caso concreto, para determinar en cada supuesto si debemos considerar que nos encontramos ante un accidente o ante un evento que no puede ser considerado tal.

De este modo, como dictaminó en su momento el Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Cádiz existirá accidente (a los efectos del art. 17 del Convenio de Montreal) *«cuando el acervo probatorio acredite la concurrencia de una relación de causalidad adecuada o eficiente entre la lesión o fallecimiento del pasajero y la prestación del transporte aéreo; relación de causalidad a la que no tiene por qué afectar el hecho de que el vuelo se haya prestado con absoluta normalidad y corrección técnica (11) .»*

1. Las catástrofes aéreas

Sin duda, el supuesto que menos dudas plantea, por cuanto la causalidad suele ser evidente, es el de las catástrofes aéreas. En aquellos supuestos en los que, por diversos motivos, un avión se precipita al vacío, o se produce el choque de dos aparatos en vuelo, la relación de causalidad entre la prestación del transporte aéreo y el resultado de lesiones o fallecimiento de los pasajeros concurre de un modo natural y pacífico.

En este tipo de supuestos los problemas que suelen plantearse son otros. Como hemos visto a raíz de los recientes pronunciamientos del Tribunal Supremo en relación con el accidente de Spanair, en estos pleitos las dudas que se plantean con frecuencia giran en torno a cuestiones como el cálculo del montante indemnizatorio (12) o la hipotética procedencia de aplicar los intereses derivados del art. 20 Ley de Contrato de Seguro a las indemnizaciones que se reconozcan (13) , habida cuenta de que este tipo de procesos tienden a retrasarse considerablemente en el tiempo.

2. Accidentes producidos durante el embarque y el desembarque

Junto a las catástrofes aéreas, que integrarían el núcleo duro y tradicional de lo que entendemos por accidente en el sector aéreo, con el tiempo una concepción más amplia del término pareció imponerse para dar cabida a actividades que, a pesar de no integrarse de un modo riguroso en la prestación del transporte aéreo, resultan tan próximas a ella que difícilmente podemos encontrar argumentos de peso que aconsejen un tratamiento diferenciado.

Planteadas en estos términos, resulta evidente que las actividades de embarque y desembarque constituyen una prolongación natural de la prestación de transporte aéreo. Y esto no solamente porque se desarrollan en un momento temporal muy próximo a aquella, sino porque son, simple y llanamente, presupuestos inicial y final para que la propia actividad de transporte pueda tener lugar.

Esto explica que, actualmente, el embarque y desembarque conforme, junto al transporte mismo, un todo indisoluble en la normativa que resulta de aplicación. Así lo establece expresamente el Convenio de Montreal, al proclamar la responsabilidad del transportista por el daño causado en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero *«por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque (14) .»*

Esta interpretación amplia del concepto de accidente que habría de comprender las operaciones de embarque y desembarque fue acogida por el Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) en la Sentencia de 17 de diciembre de 1990. A pesar de que en aquel caso el Convenio de Montreal no resultaba todavía aplicable, la Sala llegó a idéntica conclusión del análisis de los arts. 120 de la Ley sobre Navegación Aérea y 17 del Convenio de Varsovia, al considerar que esta extensión vendría impuesta por *«la coacción que somete al particular a los riesgos creadores de responsabilidad para quien creó esos riesgos (15) .»*

Téngase en cuenta, a mayor abundamiento, que las operaciones de embarque y desembarque presentan ciertas actividades conexas, a las que deberá aplicarse el mismo régimen apuntado. Así, la SAP de las Islas Baleares n.º 363/2005, de 14 de septiembre, aborda un supuesto de lesiones causadas por un paraguas que cayó del compartimento del equipaje de mano sobre una pasajera cuando esta se incorporaba a la fila para proceder a desembarcar.

A pesar de que no pudo acreditarse, como a menudo sucede, qué fue lo que motivó la caída del paraguas con exactitud, la Audiencia reconoció la responsabilidad del transportista ante un diagnóstico final de cefalea crónica postraumática y síndrome postcontusional. Y esto por cuanto, aún desconociéndose el origen de la caída del paraguas, se estima acreditado que la pasajera no abrió el compartimento de equipaje y que la tripulación incumplió una de sus obligaciones en esta fase del transporte, como es la de vigilar el vaciado normal de dicho compartimento, controlando que la descarga de los bultos se produzca de modo regular y sin riesgos.

3. Accidentes producidos por eventos naturales que, con carácter más o menos frecuente, concurren o se asocian con la actividad aérea

Dentro de esta zona segura, existen por último supuestos de accidentes, algunos de los cuales son ciertamente frecuentes, que sin concurrir en todo caso en la actividad aérea o en la prestación de transporte, es cuestión de tiempo que se materialicen, por venir asociados a condiciones climatológicas o a eventos naturales. De todos ellos el supuesto más habitual en el tráfico aéreo y que ha dado lugar a más pronunciamientos judiciales es sin duda la existencia de turbulencias en el vuelo.

A pesar de que la jurisprudencia es sólida al reconocer la responsabilidad de las aerolíneas por daños o fallecimiento derivados de la existencia de turbulencias durante la actividad de transporte, hay que apuntar cómo, en este sentido, nos movemos ya en la línea o margen de lo que debemos considerar caso fortuito (16).

Hay que señalar todavía cómo en este tipo de supuestos se aprecia una notable disparidad de criterios por parte de los Tribunales a la hora de analizar la concurrencia de esta clase de riesgos y de efectuar la imputación de los daños. Así, la SAP de Madrid n.º 186/2008, de 10 de julio, analiza un supuesto de lesiones que un pasajero sufre a consecuencia de las turbulencias sufridas mientras hacía cola para entrar al servicio del avión.

En el supuesto, tras comenzar las turbulencias, una azafata conminó a cuantos esperaban en la fila a sentarse en el suelo. Transcurrido un tiempo, la azafata les manifestó que podían levantarse, produciéndose en ese momento una fuerte turbulencia que provocó que el demandante se golpease fuertemente el hombro derecho contra el fuselaje, cayendo posteriormente al suelo. El Ponente reconoció cómo, de las pruebas aportadas, se deduce que la tripulación no actuó con la diligencia debida, no encontrándose del mismo modo encendidos los luminosos que indican la necesidad de tener abrochados los cinturones.

Este rigor en el análisis de la conducta desplegada por la tripulación y del orden de los acontecimientos contrasta fuertemente con lo dispuesto en otros pronunciamientos, como sucede con la SAP de Las Palmas n.º 180/2005, de 29 de abril. Constando como hechos probados que la actora sufrió un esguince de rodilla derivado de una caída o torcedura cuando procedía a tomar su asiento de regreso del servicio de la aeronave, la Audiencia declara que «*aunque ciertamente no se prueba si el traumatismo de su rodilla derecha fue debido a turbulencias o movimiento brusco de la aeronave o a un hecho ajeno a la propia dinámica del vuelo o transporte aéreo, tampoco se acredita que lo fuera por culpa o negligencia de la propia lesionada y es de recordar que nos movemos en el ámbito de la responsabilidad objetiva*» (17).

V. La zona gris

1. Accidentes causados por elementos del avión ajenos a la actividad de transporte aéreo

Existen supuestos en los que, debido a la propia naturaleza del transporte aéreo, nos encontramos ante escenarios con condiciones difíciles, bruscas o peligrosas. En este tipo de situaciones, como sucede con frecuencia con las diferencias de presión, es frecuente que se produzcan accidentes que involucren elementos del avión y que se traduzcan en lesiones de mayor o menor consideración en los pasajeros, que en ocasiones pueden incluso producir el fallecimiento del pasajero.

Algunos de estos escenarios han sido incorporados con el tiempo a las normas que regulan el

transporte aéreo, contribuyendo a dotar de seguridad jurídica al sector. Es lo que sucede, lo hemos visto, con las operaciones de embarque y desembarque del avión. Existen otras situaciones, en cambio, en las que a pesar de que evidentemente nos encontramos a bordo de la aeronave como exige el art. 17 del Convenio de Montreal, el accidente se produce en presencia o debido a la interacción con elementos del avión pero sin guardar conexión alguna con la actividad de transporte aéreo como sucedería, por ejemplo, en caso de un resbalón en el pasillo del avión estando este con el motor apagado en tierra.

Este es, a grandes rasgos, el escenario en el que se dicta la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de diciembre de 2019 a la que hacíamos referencia en la introducción. Como apuntamos en su momento, se trata de un supuesto en el que, durante el transcurso de un vuelo, se sirvió una taza de café muy caliente a un pasajero, derramándose esta en un momento posterior sobre el muslo y el pecho de su hija y produciéndole quemaduras de segundo grado.

En esta situación la menor, representada por su padre, interpuso una demanda sobre la base del art. 17.1 del Convenio de Montreal, en la que solicitaba se condenase a la compañía aérea a abonar una indemnización de 8.500 euros, a pesar de que no quedó acreditado si el derramamiento del café se debió a un defecto de la bandeja plegable en la que se depositó o, por el contrario, a las vibraciones del avión.

A juicio de la demandada, en cambio, no podía exigírsele responsabilidad alguna en base al artículo citado puesto que no se había producido ningún accidente. Faltando la concurrencia de un incidente repentino e inesperado que provocase el derramamiento, no nos encontramos ante un accidente, desde el momento en que este, en su opinión, exige que se materialice «un riesgo típico de la aviación».

En un primer momento, el Tribunal Regional de Korneuburg estimó la demanda y concedió la indemnización por daños y perjuicios, ya que a pesar de no encontrar culposa la conducta de la demandada (servir café caliente durante el vuelo constituye una acción habitual y socialmente aceptada), a su juicio las lesiones sí que traían causa de un accidente derivado de un riesgo típico de la aviación, ya que una aeronave en vuelo puede adoptar distintas inclinaciones susceptibles de provocar que objetos situados sobre una superficie horizontal deslicen.

Revocada la Sentencia por el Tribunal Superior Regional de Viena, que no consideró que nos encontráramos ante un riesgo típico de la aviación, la demandante interpuso recurso de casación ante el Tribunal Supremo de lo Civil y Penal (Austria). Consciente de la complejidad del escenario y de la existencia de diversas corrientes sobre este tipo de supuestos (18), el órgano remitente decidió suspender el procedimiento y plantear una cuestión prejudicial ante el TJUE para dilucidar si un derramamiento de café como el analizado es susceptible de ser considerado accidente en el sentido del art. 17.1 del Convenio de Montreal.

En esta tesitura el Tribunal de Justicia se inclinó por reconocer que, efectivamente, nos encontramos ante un supuesto susceptible de ser considerado accidente de conformidad con el Convenio de Montreal, a pesar de desconocerse la causa efectiva del derramamiento.

Esta conclusión, que sigue el criterio planteado por el Abogado General en este punto, trata de evitar que la exigencia de que el daño se derive de la materialización de un riesgo típico de la aviación desvirtúe el sentido ordinario o normal que el concepto de accidente recogido en el art. 17.1 CM tiene o los objetivos que este persigue.

Este enfoque explica la amplitud de los términos en los que se plantea el fallo, al establecer el Tribunal que *«el concepto de "accidente", a efectos de dicha disposición, comprende todas las situaciones que se producen a bordo de una aeronave en las que un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros ha causado una lesión corporal a un pasajero, sin que sea necesario dilucidar si estas situaciones derivan de un riesgo típico de la aviación»* (19).

2. Los accidentes debidos a acciones o negligencia de terceros

De la lectura del art. 20 del Convenio de Montreal se desprende la inequívoca intención del legislador de exonerar al transportista en todos aquellos supuestos en los que la negligencia o la concurrencia de acciones u omisiones indebidas por parte del pasajero hayan causado o hayan contribuido a que el accidente se haya producido.

Muchas más dudas se plantean por el contrario en aquellos escenarios en los que encontremos un comportamiento negligente o acciones u omisiones indebidas pero estos no puedan ser reconducidos al individuo que sufre el accidente sino a terceros. Dichos terceros serán, con carácter frecuente, otros pasajeros, por lo que pasamos a ocuparnos en primer lugar de este escenario.

Esta problemática fue abordada por la SAP de Madrid (Sección 21ª) de 21 de noviembre de 2002. En este pleito resulta probado que en un vuelo desde Nueva York con destino a Madrid D. Fidel, parte demandante, se vio sorprendido por el derramamiento de un vaso de café a muy alta temperatura (alrededor de los 100 °C) sobre sus órganos genitales.

A pesar de que en un primer momento surgieron dudas acerca de la posibilidad de que el derramamiento se hubiera debido a la existencia de turbulencias, el propio D. Fidel declaró, en una carta dirigida a Aena, que este fue debido a un brusco movimiento del pasajero que ocupaba el asiento delantero al que él mismo tenía asignado, lo que provocó el vertido repentino.

El fundamento de la queja del pasajero para reclamar a la compañía transportista se basó en la presunta existencia de culpa, bien contractual bien extracontractual, de la misma, que a juicio del actor obligaría a que se le indemnizara por los daños y perjuicios sufridos.

Pero el Juzgador, en su argumentación, se aleja de esta idea de culpa para acoger, sobre la base del art. 17 del Convenio de Varsovia y de los arts. 116.1 y 120 de la Ley sobre Navegación Aérea, una estricta responsabilidad objetiva o por riesgo, responsabilidad que, siguiendo a la Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de diciembre de 1990, estaría *«fundada en la coacción social que impone la asunción de peligros por los perjudicados y que se desplaza sobre aquel que, aunque en forma lícita y permitida, ha creado los riesgos»*.

Esta responsabilidad, de carácter objetivo, únicamente decaería para la Audiencia en dos supuestos. Por un lado, en aquellos escenarios en los que nos encontremos ante un accidente que sea culpa exclusiva del propio viajero o, dicho de otro modo, cuando estemos bajo el paraguas del art. 21 del Convenio de Varsovia. Pero, del mismo modo, se excluiría, a juicio del Magistrado Ponente, de producirse una situación de fuerza mayor, que concibe como *«suceso ajeno o extraño a la explotación de la navegación aérea.»*

Un supuesto parecido hubo de juzgarse en la SAP de Asturias (Sección 4ª) de 12 de abril de 2000. Nos encontramos nuevamente con un supuesto de lesiones, sufriendo la demandante una fractura del décimo arco costal derecho al caer sobre ella otra pasajera. La motivación de la Sentencia es en buena medida similar al supuesto apenas analizado, al insistirse en la estricta responsabilidad objetiva que se deduciría de la lectura del art. 120 de la Ley de Navegación Aérea y del art. 17 del Convenio de Varsovia.

Este pretendido carácter objetivo de la responsabilidad explica que se considere innecesario entrar en el análisis de si las lesiones sufridas por la demandante se debieron en última instancia a una turbulencia o a otra clase de incidente.

A pesar de que como hemos apuntado con frecuencia son otros pasajeros los terceros que con sus acciones contribuyen a causar el daño que habrá de indemnizar el transportista, esto no siempre es así. Hemos de hacer referencia, del mismo modo, a la existencia de otros supuestos en los que, en el curso del litigio, el transportista declara la improcedencia de reconocerle a él como sujeto que deberá indemnizar, al considerar que son otros operadores los que, habida cuenta de su responsabilidad en la construcción y supervisión del avión o de sus diversos elementos, deberán responder.

La cuestión se planteó, de nuevo, en los pleitos que enfrentaron a las víctimas y a sus familias con la empresa aseguradora Mapfre con ocasión del accidente de Spanair, tristemente acaecido en el año 2008 y a los que hemos aludido con anterioridad. Ya en primera instancia, la compañía aseguradora Mapfre se opuso a la demanda alegando la excepción de falta de litisconsorcio pasivo necesario.

De este modo, sin ir más lejos en el pleito que condujo a la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de las Palmas de Gran Canaria de 19 de enero de 2016, Mapfre consideraba que debió haber sido demandada la compañía fabricante del avión siniestrado, dado que a su juicio nos

encontramos con una exclusiva responsabilidad de The Boeing Company por defecto de diseño de la aeronave siniestrada (20) . En cualquier caso, el motivo no prosperó, al modificar Mapfre en la vista previa su postura, según se indicó con la intención de no dilatar el proceso más de lo necesario.

3. Accidentes debidos a la conducta del pasajero o a su situación o características personales

En esta exposición sistemática de los diversos escenarios en los que la responsabilidad del transportista podría surgir a consecuencia de los posibles accidentes o eventos dañosos que pudieran producirse con ocasión o en el marco de una actividad de transporte aéreo, resta por analizar un conjunto de situaciones que, de un modo u otro, son enteramente reconducibles a la esfera interna del pasajero.

Se trata, en este sentido, del eslabón más alejado del radio de responsabilidad del transportista siendo, de este modo, el único escenario en el que de modo podríamos decir pacífico o reiterado la jurisprudencia ha venido negando la procedencia de que el transportista se vea obligado a responder o indemnizar los daños personales sufridos o el fallecimiento de pasajeros.

El primer grupo de supuestos se asocian, lo hemos anticipado anteriormente, con lo dispuesto en el art. 20 del Convenio de Montreal, dedicado a la exoneración del transportista, de conformidad con el cual si este consigue probar que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide la indemnización (o de la persona de la que proviene su derecho) causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en la que esta negligencia haya causado el daño o contribuido a él.

Esta excepción sería el único límite al art. 21.1 del Convenio de Montreal, que como ha apuntado la doctrina permite el rápido resarcimiento en aquellos supuestos en los que la indemnización no vaya más allá de los 100.000 Derechos Especiales de Giro y que constituye una de las principales novedades que este texto y el sistema de doble estrato que lo inspira trajeron consigo, marcando en este sentido un claro antes y después respecto al régimen derivado del Convenio de Varsovia, que se inclinaba por una responsabilidad por culpa presunta limitada en cuanto al montante indemnizatorio (21) .

Hay que apuntar que, para que el transportista pueda verse exonerado la jurisprudencia, al contrario de lo que podría pensarse del tenor literal del art. 20 CM, no exige en ocasiones una prueba fulminante de la negligencia del pasajero, siendo a menudo suficiente con que este no logre probar la concurrencia de conexión alguna entre los daños sufridos y la actividad de transporte.

Junto a estos supuestos en los que la negligencia del pasajero impide el surgimiento de la responsabilidad del transportista se plantean otros en los que, a pesar de no salir de la estricta esfera personal del pasajero, existen diversos motivos que impiden esta imputación. Estamos haciendo referencia a aquellos supuestos en los que las lesiones o el fallecimiento del pasajero se producen o traen causa de su estado de salud.

La cuestión ha sido objeto de reflexión desde hace tiempo. Tanto es así, que el art. 17.1 del Convenio de Varsovia, en el texto modificado por el artículo 4 del Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 contenía un inciso final de acuerdo con el cual se declaraba que «*Sin embargo, el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debió al estado de salud del pasajero.*»

Esta previsión, que obvia en la actualidad el Convenio de Montreal, no se consideró necesaria, habiendo señalado la doctrina cómo probablemente una previsión expresa en este sentido no tenía razón de ser allí donde predomina o se impone una interpretación restrictiva del término accidente (22) . Sea como fuere, se trata de supuestos que se producen de tanto en tanto, por lo que resulta necesaria su consideración.

Hay que tener en cuenta, por otra parte, que ambas excepciones se plantean en la práctica en ocasiones de manera conjunta. Habiéndose producido un daño y no constando acreditada la concurrencia de ningún incidente relacionado con la actividad de transporte aéreo, los Tribunales se ven en ocasiones forzados a analizar la situación y la conducta de un sujeto, para tratar de dilucidar si el daño ha podido derivar de una acción negligente o si, por el contrario, puede ser

reconducible a su estado de salud,.

Este escenario se planteó en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona n.º 259/2010, de 30 de julio. En el vuelo que dio origen al pleito, la demandante sufrió una grave caída al entrar al lavabo del avión, golpeándose la parte trasera del cráneo y las vértebras cervicales con el retrete y quedando inconsciente.

La actora alegó que dicha caída había sido consecuencia de un brusco y súbito movimiento del avión pero, de las testificales aportadas, este hecho no pudo ser confirmado, hasta el punto de que un pasajero declaró que pudo trabajar tranquilamente a lo largo de todo el viaje, no constando del mismo modo a la parte demandada que se hubieran producido turbulencias remarcables.

Diversas informaciones posteriores no hicieron sino acrecentar las dudas sobre este hipotético moviente brusco que habría causado la caída. Y es que tanto el médico que atendió a la demandante en el propio avión como el que elaboró el parte que sería aportado posteriormente por la parte actora coincidieron en subrayar el estado nervioso en el que se encontraba esta, que habría dado lugar a un cuadro sincopal.

El juego conjunto de las circunstancias apuntadas, unido al hecho de que la actora tuviera antecedentes por depresión y ansiedad, ofrecieron bases sólidas para considerar que la caída se produjo por motivos ajenos a las turbulencias, que en ningún caso quedaron acreditadas. La Audiencia consideró en consecuencia, confirmando de este modo lo establecido en primera instancia, que *«la caída que padeció la actora es una incidencia ajena a la navegación aérea y con la que no guarda la debida relación causal.»*

VI. Conclusiones

Si algo ha quedado claro al analizar la responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros, es que nos movemos en un terreno resbaladizo. Pasadas nueve décadas desde la elaboración del Convenio de Varsovia, muchas de las dudas que ya se intuían en aquel momento continúan plenamente vigentes.

La delimitación de qué debemos entender por accidente aéreo es, todavía, una cuestión delicada. Y es que a pesar de contar con una jurisprudencia abundante en esta materia, cada nuevo pronunciamiento que conocemos, como sucede con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de diciembre de 2019, en relación con daños producidos en situaciones escasamente conectadas con la actividad de transporte aéreo vuelve a poner sobre la mesa las mismas dudas.

El legislador ha venido mostrando a lo largo de los años una tendencia cambiante. En ocasiones, ha considerado preferible recoger expresamente algunos escenarios en el convencimiento de que esto incrementaría la seguridad jurídica, como sucede de modo paradigmático con los daños ocurridos durante el embarque y el desembarque, que se incluirían dentro de la actividad de transporte al considerarse acciones conexas.

No obstante, otras veces hemos asistido al fenómeno contrario. Esto es lo que sucedió con el supuesto de muerte o lesiones producidas que traían causa del estado de salud del pasajero, respecto a las cuales el Convenio de Varsovia recogía inicialmente una previsión expresa que fue posteriormente abandonada en la modificación que llevó a cabo el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971.

Lo que es innegable es que, actualmente, el Convenio de Montreal acoge un término marcadamente amplio y flexible de accidente, que da cabida a un extenso rango de situaciones. Junto a accidentes que traigan causa de supuestos clásicos de responsabilidad del transportista como las catástrofes aéreas, encontramos en la actualidad diversas situaciones, igualmente resarcibles, en las que los daños a los pasajeros derivan de sucesos escasamente conectados con la actividad de transporte.

Ahora bien, si bien es cierto que del análisis de la jurisprudencia analizada hemos de concluir que se impone una interpretación amplia de lo que ha de ser considerado accidente a efectos indemnizatorios, no podemos perder de vista, como sucede en ocasiones, los presupuestos básicos

de esta responsabilidad. Y es que, como hemos apuntado anteriormente, los pronunciamientos judiciales tienden en ocasiones a equiparar la noción de accidente con la de daño, y esto no resulta posible, por cuanto uno es presupuesto del otro.

Resulta en consecuencia necesario evitar argumentos simplistas que, con base en una pretendida objetividad del régimen derivado del Convenio de Montreal, harían surgir la responsabilidad del transportista en todo caso, bastando en este sentido con que el accidente se haya producido a bordo de la aeronave o en las operaciones de desembarque, como parece deducirse de una lectura apresurada del precepto convencional (23) .

Y es que, como apuntó brillantemente en su momento la Audiencia Provincial de Barcelona esta objetividad se limita al ámbito de la culpa pero no al nexo causal entre el acto u omisión y el daño padecido, debiendo seguir este nexo las reglas de la carga de la prueba (24) . Esto implica, necesariamente, una labor interpretativa de los Tribunales a la hora de determinar si existe, en cada supuesto, una causalidad suficiente.

A este respecto nos encontramos, probablemente, frente a una amplia escala de grises. Entre la responsabilidad del transportista en caso de catástrofe aérea, en un extremo, y su exoneración sistemática en aquellos supuestos en los que sea la negligencia del pasajero la que está detrás de los daños ocasionados asistimos a un sinfín de posibles escenarios en los que será necesario valorar las circunstancias del caso.

La posible contribución de terceros a la causación del daño, el papel que haya jugado la tripulación en el desenvolvimiento del accidente, el estado de salud del que partiera el pasajero o la interacción del pasajero con elementos del avión u objetos utilizados para su servicio son variables a tener en cuenta. Esta necesaria ponderación de las circunstancias en presencia explica la necesidad de que los Tribunales efectúen un análisis caso por caso, dificultando extraordinariamente la posibilidad de emitir conclusiones susceptibles de generalización.

VII. Bibliografía

BOTANA AGRA, M.J., *La ilimitación de la responsabilidad del transportista aéreo comunitario por daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del reglamento (CE) 2027/1997*, Marcial Pons, 2000.

CAMPA PLANAS, F. / KALEMBA, N., «Safety as a management concept in the air transport sector: A systematic literature review», *Intangible Capital*, vol. 13, n.º. 1, 2017 (Ejemplar dedicado a: IV Jornada ACCID i APC), págs. 71-116.

CASANOVAS IBÁÑEZ, O., *El transporte aéreo en la Unión Europea: De la liberalización a la protección de los consumidores*, Atelier, 2017.

COMENALE PINTO, M., «Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999 sobre transporte aéreo», *Revista de Derecho Privado*, n.º. 6, 2000, págs. 183-210.

DE PAZ MARTÍN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional: de Varsovia (1929) a Montreal (1999)*, Marcial Pons, 2006.

FERRER TAPIA, B., «Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de mayo de 2007: Culpa extracontractual: accidente aéreo: concurrencia de causa fortuita en la producción del accidente, debido a una tormenta que produjo una turbulencia que sorprendió al piloto: ausencia de dolo o la culpa grave del transportista o de sus dependientes», *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, n.º 76, 2008, págs. 131-152.

GUERRERO LEBRÓN, M.ª J., «Las nuevas medidas de protección del pasajero aéreo: ¿modelo a seguir para otros medios de transporte?» en *Aspectos jurídicos y económicos del transporte: Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente* (dir. MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M.ª V.), vol. 1, 2007, págs. 33-46.

GUERRERO LEBRÓN, M.ª J., «El accidente como presupuesto de la responsabilidad del transportista aéreo por daños en los pasajeros», *I Congreso Internacional de Transporte : los retos del transporte en el siglo XXI : Castellón de la Plana, 4-6 mayo 2004* (coord. MARTÍNEZ SANZ, F. /

PETIT LAVALL, M.^a V.), vol. 2, 2005, págs. 1249-1258.

HERRERA DÍAZ, D.X., «Responsabilidad civil del transportista aéreo desde el convenio de Varsovia hasta el convenio de Montreal», *Advocatus*, n.º. 21, 2013, págs. 85-95.

LUONGO, N.E., «El daño moral en el sistema de responsabilidad por el transporte aéreo internacional: un enfoque moderno para nuevas necesidades», *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, n.º 2, 2009, págs. 99-130.

PETIT LAVALL, M.^a V., «La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo frente a las cancelaciones y los accidentes», *Revista de Derecho Mercantil*, n.º 311, 2019.

QUINTANA CARLO, I., *La responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros*, Universidad de Salamanca, 1977.

ROJO ÁLVAREZ MANZANEDA, R., «La noción de accidente en la determinación de la responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje aéreo por daños personales», en *El Derecho aéreo entre lo público y lo privado: Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad* (coord. CONTRERAS DE LA ROSA, I.), 2017, págs. 260-295 .

VIII. Normativa y documentación

Reglamento n.º 376/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión.

Reglamento n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE

Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

Reglamento n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, como consecuencia de la Conferencia internacional de Derecho privado aéreo.

NOTAS

(1) Art. 100 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

[Ver Texto](#)

(2) Art. 2.1 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

[Ver Texto](#)

- (3) A pesar de todo, dicha confusión no se limita, probablemente a la jurisprudencia. Como indica ROJO ÁLVAREZ MANZANEDA, R., «La noción de accidente en la determinación de la responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje aéreo por daños personales», en *El Derecho aéreo entre lo público y lo privado: Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad* (coord. CONTRERAS DE LA ROSA, I.), 2017, pág. 263, el art. 120 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea establece que «la razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño», dando a entender que ambos conceptos serían sinónimos.

[Ver Texto](#)

- (4) Lesiones que deben producirse a consecuencia de:

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor, *excepto* cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.

[Ver Texto](#)

- (5) Siempre y cuando estos daños o roturas estructurales:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, *excepto* por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo).

[Ver Texto](#)

- (6) Considerándose desaparecida una aeronave cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

[Ver Texto](#)

- (7) De conformidad con el art. 3.1 del Reglamento «*La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.*»

[Ver Texto](#)

- (8) QUINTANA CARLO, I., *La responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros*, Universidad de Salamanca, 1977, pág. 41.

[Ver Texto](#)

- (9) El diverso tratamiento que de la cuestión efectúan el Convenio de Varsovia y el Convenio de Montreal puede explicarse, probablemente, por las características de uno y otro y, especialmente, por el momento en el que fueron redactados. Y es que, en el caso del Convenio de Varsovia, nos encontramos en los estadios iniciales de surgimiento y apertura del transporte aéreo por lo que resulta lógico que la norma adoptada en aquel momento se viera influida por un cierto espíritu proteccionista. El escenario es bien distinto en el Convenio de Montreal que, elaborado 70 años después, se ve en la obligación de adaptar el régimen a los nuevos tiempos. Tiempos que, como apunta DE PAZ MARTÍN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional: de Varsovia (1929) a Montreal (1999)*, Marcial Pons, 2006, pág. 25, vienen marcados «por la aparición de diversos fenómenos normativos, por el desarrollo y crecimiento de la aviación comercial y por las modificaciones cuantitativas y cualitativas de los factores que, en 1929, condicionaban la regulación de la responsabilidad del transportista aéreo».

[Ver Texto](#)

- (10) ROJO ÁLVAREZ MANZANEDA, R., «La noción de accidente en la determinación de la responsabilidad...» *op.*

[Ver Texto](#)

(11) Sentencia del Juzgado Mercantil de Cádiz n.º 1, de 10 de febrero de 2012.

[Ver Texto](#)

(12) Las cantidades que han de concederse en concepto de indemnización ante este tipo de catástrofes constituye, usualmente, el principal foco de tensión en estos procesos. En las diversas Sentencias dictadas hasta el momento en torno al accidente de Spanair (Sentencias del Tribunal Supremo n.º 269/2019 de 17 mayo, n.º 460/2019 de 3 septiembre, n.º 461/2019 de 3 septiembre, n.º 630/2019 de 21 noviembre y n.º 681/2019 de 17 diciembre), la determinación del monto indemnizatorio es siempre cuestión debatida. Y es que, como hemos apuntado en la introducción, la aversión o el miedo que provocan este tipo de accidentes en los pasajeros explica, probablemente, la desidia del legislador a la hora de regular la valoración del daño en estos eventos. La cuestión que se ha planteado en el pleito que ha enfrentado a Mapfre (compañía aseguradora de Spanair en el accidente referido) con las víctimas del accidente y sus familias es si resulta conveniente aplicar el baremo del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, que cuenta con importante respaldo jurisprudencial y al que se le suele aplicar un incremento porcentual que dé cuenta del carácter especialmente trágico o catastrófico que suelen conllevar o si, por el contrario, resulta más adecuado acudir a cantidades recogidas en la normativa sectorial, como la relativa a la cobertura mínima por pasajero del seguro que establece el art. 6 del Reglamento n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, inclinándose el Magistrado Rafael Saraza Gimena por la primera opción.

[Ver Texto](#)

(13) Otra de las cuestiones que se plantean con carácter recurrente en este tipo de pleitos es si, atendido el hecho de que tienden a extenderse en el tiempo, resulta procedente el reconocimiento de los intereses recogidos en el art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro, aplicable en el supuesto de que el asegurador incurra en mora en el cumplimiento de la prestación. La solución en las Sentencias aludidas fue positiva. Y es que no pudo atribuirse, a juicio del Tribunal, a los 25.000 euros abonados por Mapfre la consideración de pago del importe mínimo de lo que pueda deber en el sentido del art. 20.3 LCS. Y es que estas cantidades, que fueron en su momento satisfechas para cubrir las necesidades económicas inmediatas de las personas con derecho a indemnización, en cumplimiento del art. 5 del Reglamento n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, en ningún momento alcanzaron los importes mínimos de indemnización previstos por la compañía aseguradora.

En este sentido, el Tribunal es coherente con la jurisprudencia, resumida en la STS n.º 73/2017, de 8 de febrero, que efectúa una interpretación sumamente restrictiva de las causas que excluyen el devengo del interés de demora al que venimos aludiendo. De lo contrario, es fácil intuir que, al igual que trata de hacer Mapfre en este caso, las compañías demandadas se verían tentadas de efectuar un recurso indebido de los Tribunales, en el convencimiento de que únicamente incurrirían en mora en el momento de conclusión de los procesos al ser la indemnización a satisfacer totalmente líquida.

[Ver Texto](#)

(14) Art. 17.1 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

[Ver Texto](#)

(15) Continúa el Fundamento de Derecho Quinto declarando que *«A este respecto se tienen en cuenta, principalmente, aquellos accidentes que se producen inmediatamente antes o después del transporte mismo, como subir o bajar del avión o de otro medio de transporte, con motivo de los aparatos o medios que han de ser utilizados, conectados evidentemente a riesgos de lesión o de muerte, siempre que en ellos no concurra la culpa exclusiva del viajero o un caso de fuerza mayor como suceso "extraño a la explotación", circunstancias no derivadas de los autos ni apreciadas por la Sala "a quo".»*

[Ver Texto](#)

(16) Así se reconoce en la Sentencia del Tribunal Supremo n.º 581/2007, de 28 de mayo, en la que la Sala critica que el recurrente pretenda que se declare que el daño sufrido es suficiente para confirmar la falta de cuidado del piloto, olvidando de este modo que de los informes aportados al proceso, especialmente el emitido por la Comisión de investigación de accidentes del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente se desprende que en el accidente concurrieron causas fortuitas, ya que el accidente se

materializó durante una tormenta en la que se produjo una turbulencia que sorprendió al piloto, «*por lo que existe un caso fortuito, que si bien no impide la indemnización establecida en el artículo 120 LNA, sí que impide la del artículo 121 LNA.*»

[Ver Texto](#)

- (17) Responsabilidad objetiva que el Ponente funda, en este caso, en el tenor del art. 115 de la Ley sobre Navegación Aérea.

[Ver Texto](#)

- (18) El órgano remitente se plantea dos enfoques distintos (que posteriormente complementa con un tercero).

En primer lugar, cabe adoptar un concepto riguroso de accidente de acuerdo con el cual, para materializarse este, debemos estar ante un riesgo típico de la aviación, esto es, derivado de «*la naturaleza, del estado o de la explotación de la aeronave, o de una instalación aeronáutica que se utiliza para el embarque o el desembarque.*»

De acuerdo con un segundo enfoque, para calificar un suceso como accidente en el sentido del art. 17.1 CM no sería necesario que se materialice un riesgo típico de la aviación, con fundamento en el tenor literal del precepto, que en ningún momento establece este requisito.

Como postura o solución intermedia, se plantea finalmente la posibilidad de considerar que basta con que el accidente se haya producido a bordo del avión para que surja la responsabilidad, no siendo necesario que se materialice un riesgo típico de la aviación, si bien, para quedar eximida de dicha responsabilidad, «*se haría recaer sobre la compañía aérea la carga de probar que no existe un vínculo con la explotación o la naturaleza de la aeronave.*»

[Ver Texto](#)

- (19) Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta), de 19 de diciembre de 2019. Asunto C-532/18.

[Ver Texto](#)

- (20) Hay que señalar que, subsidiariamente y para el caso de que el Juzgado no reconociese esta circunstancia, en la contestación a la demanda Mapfre interpuso una batería de peticiones, a saber:

«*3º.- Subsidiariamente respecto de la pretensión anterior, para el caso de que el Juzgador considere que ha concurrido tanto la negligencia de Spanair como la del fabricante en la producción del siniestro: (i) declare la responsabilidad de ambas compañías conforme a la normativa aplicable y los límites establecidos por la misma y (ii) condene a ambas partes a abonar a los perjudicados las respectivas indemnizaciones conforme a los criterios imperantes en el Derecho Español, individualizando la cuota de responsabilidad de cada una de las partes.*

"4º.- Subsidiariamente respecto de la pretensión anterior, y para el caso de que sólo recaiga condena sobre Mapfre, al igual que en el caso anterior, se declare la cuota de responsabilidad que le correspondiera en la producción del siniestro a fin de poder repetir oportunamente contra los demás responsables del accidente, condenándole conforme a los mismos criterios de valoración y reglas delimitadoras de la responsabilidad mencionadas en el apartado 3º anterior de este suplico y

"5º.- Subsidiariamente respecto de la pretensión anterior, para el caso de que se estimase que el único responsable del accidente de Spanair, se condene a Mapfre conforme a los mismos criterios de valoración y reglas delimitadoras de la responsabilidad mencionadas en los dos anteriores apartados.»

[Ver Texto](#)

- (21) GUERRERO LEBRÓN, M.^a J., «Las nuevas medidas de protección del pasajero aéreo: ¿modelo a seguir para otros medios de transporte?» en *Aspectos jurídicos y económicos del transporte: Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente* (dir. MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M.^a V.), vol. 1, 2007, pág. 38.

[Ver Texto](#)

- (22) COMENALE PINTO, M., «Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999 sobre transporte aéreo», *Revista de Derecho Privado*, n.º. 6, 2000, págs. 183-210.

DE PAZ MARTÍN, J., *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional: de Varsovia (1929) a Montreal (1999)*, Marcial Pons, 2006, pág. 208.

[Ver Texto](#)

(23) Estamos aludiendo, una vez más, al art. 17.1 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

[Ver Texto](#)

(24) SAP de Barcelona n.º 259/2010.

[Ver Texto](#)