

CRITERIOS PRIVILEGIADOS PARA LA CUANTIFICACIÓN DEL DAÑO RESULTANTE DE UN ACCIDENTE AÉREO*

STS núm. 704/2023 de 9 de mayo (ECLI:ES:TS:2023:1855)

Sheila Martínez Gómez
*Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha*

Fecha de publicación: 12 de julio de 2023

El reciente pronunciamiento del Tribunal Supremo, además de poner fin a los más de seis años de andadura judicial que emprendieron los familiares de las víctimas del accidente aéreo ocurrido el 24 de marzo de 2015 al estrellarse en los Alpes franceses la aeronave operada por la compañía alemana Germanwings, como consecuencia de la acción deliberada del copiloto, zanja una de las principales cuestiones que se han discutido en las diferentes instancias judiciales: los criterios conforme a los cuales debe fijarse el *quantum* indemnizatorio por el daño causado a los familiares de los pasajeros fallecidos en un siniestro aéreo.

Siguiendo la estela de las sentencias dictadas en el caso Spanair [SSTS núm. 269/2019 de 17 de mayo; núm. 461/2019 de 3 de septiembre; núm. 681/2019 de 17 de diciembre; núm. 624/2020 de 19 de noviembre; y núm. 630/2020 de 24 de noviembre], recuerda que, ante la inexistencia de normas de valoración de los daños personales causados en accidentes de aviación, el Baremo de accidentes de circulación, previsto en la Ley sobre

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación PID2021-128913NB-I00, del Ministerio de Ciencia e Innovación y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social: seguimiento y avances”, dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato y en el marco de las Ayudas para la realización de proyectos de investigación aplicada, en el marco del Plan Propio de investigación, cofinanciadas en un 85% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), para el proyecto titulado “Modelos jurídicos eficientes de consumo sostenible”, con Ref.: 2022-GRIN-34487 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana I. Mendoza Losana.



responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor¹ –en la redacción dada por la Ley 35/2015 de 22 de septiembre²– (en adelante, LRCSCVM), debe aplicarse, con carácter orientativo, a otros ámbitos de la responsabilidad civil distintos de los del automóvil como herramienta cuantificadora de la indemnización del daño, sin perjuicio de la aplicación de criterios correctores en atención a las circunstancias singulares o excepcionales concurrentes en cada caso (art. 33.5 *in fine* LRCSCVM). En estos casos, la indemnización por perjuicio personal básico en caso de muerte (art. 77 LRCSCVM) y secuelas permanentes (art. 112 LRCSCVM) podrá incrementarse hasta un 25%, de acuerdo con criterios de proporcionalidad.

Así pues, declara que la utilización por la Audiencia Provincial del criterio indemnizatorio consistente en la utilización orientativa del baremo de la LRCSCVM, en la redacción dada por la Ley 35/2015 de 22 de septiembre, «*no es, en sí, contrario al principio de indemnidad del perjudicado*», si bien matiza que el concreto porcentaje de incremento aplicado respecto de las cuantías resultantes de la aplicación del Baremo de circulación –el 25% previsto para la concurrencia de circunstancias excepcionales en el art. 33 LRCSCVM y un porcentaje adicional del 20% en los supuestos en los que la víctima del siniestro conviviera con los perjudicados y de un 10% en los casos en los que no se constatará esa convivencia– supone una desproporción contraria al principio de total indemnidad del perjudicado.

El Supremo arguye que «*un porcentaje tan exiguo de incremento de la indemnización respecto de la que resulta de la aplicación del citado baremo (20% en unos casos y 10% en otros) supone que esta indemnización apenas se diferencia de la que procedería conceder en un supuesto de accidente de circulación de vehículos de motor. No se resarce, por tanto, el duelo patológico propio de la pérdida de un ser querido en un siniestro de estas características, de carácter catastrófico y connotado de circunstancias extremadamente dolorosas, más aún en un caso como el que es objeto de este litigio, en que el siniestro no fue accidental, sino que se debió a la acción deliberada de uno de los miembros de la tripulación. En consecuencia, el incremento sobre la indemnización resultante de la aplicación del baremo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en la redacción dada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, debe ser del 50%».*

¹ Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor («BOE» núm. 267, de 05.11.2004).

² Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación («BOE» núm. 228, de 23.09.2015).



La confirmación de que debe aplicarse el Baremo junto con un incremento porcentual *ad hoc* (de nada menos que el 50%), no hace sino crear un *baremo* privilegiado para la cuantificación del daño resultante de un accidente aéreo y, por tanto, una desigualdad con respecto aquellos perjudicados que por sufrir una pérdida de un familiar en un accidente de otro medio de transporte percibirán una indemnización resultante de la aplicación pura del Baremo de circulación.