



## **¿CUÁNTO COBRARÁN POR INDEMNIZACIÓN LOS FAMILIARES DE LOS FALLECIDOS EN “GERMAN WINGS” A LA LUZ DE LA EXPERIENCIA DE “SPANAIR”?**

***Pilar Domínguez Martínez***

*Profesora Contratada Doctora de Derecho Civil*

*Centro de Estudios de Consumo*

*Universidad de Castilla-La Mancha*

*Fecha de publicación: 30 de marzo de 2015*

Nos encontramos con una significativa sentencia, la SJ Mercantil Barcelona 4 febrero 2015 (AC 2015, 56) que sin duda va a constituir un referente a los efectos de la cuantificación de la indemnización por muerte correspondiente a los familiares y allegados perjudicados por el fallecimiento de 150 personas en el reciente y trágico accidente de aviación de la compañía aérea “Germanwings”.

Al margen de las compensaciones o ayudas financieras inmediatas que en su caso se reconozcan a los perjudicados, los seguros de vida de cada víctima, cuestión clave será determinar la responsabilidad de la compañía aérea y la deuda indemnizatoria a satisfacer por la misma compañía y su aseguradora. Interesará determinar el alcance de la cobertura y especialmente la existencia de negligencia por parte de Germanwings.

Como se expondrá a continuación, y se ha puesto de relieve en la presente Sentencia en el accidente de aviación de “Spanair”, la responsabilidad del transportista aéreo conforme a las legislaciones internacional, comunitaria y nacional viene configurada como una responsabilidad objetiva, es decir, reconocida al margen de la culpa o negligencia del empresario de transporte aéreo, presupuesto el nexo causal entre la muerte y el accidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, no obstante su carácter limitado, tanto en lo relativo a pasajero, equipaje y carga. La cantidad prefijada por pasajero constituyen una presunción iuris tantum de responsabilidad subjetiva, de culpabilidad del transportista.

La prueba de que el siniestro fue provocado intencionalmente por un piloto de la compañía, al margen de las actuaciones penales, no obstante la extinción de la responsabilidad penal del copiloto consecuencia de su fallecimiento, podría permitir

valorar la existencia de negligencia de la compañía de aviación por la falta de vigilancia de la salud de sus empleados. Mientras tanto no quede clarificado, a continuación se analiza la mencionada sentencia que constituye un referente en la cuantificación indemnizatoria a satisfacer por la compañía aseguradora de Spanair en un accidente de aviación en el cual quedó demostrada la grave negligencia de la tripulación y por ende la modulación de la cuantificación indemnizatoria correspondiente a los perjudicados. Sea como fuere, ante la posible dificultad de comprobar la imprudencia de “Germanwings”, una vez fuera demostrado el cumplimiento por la compañía de la normativa obligatoria sobre formación y revisión del personal, quizás la consideración que a los efectos de modular la indemnización el Tribunal hace sobre la seguridad que ofrecen las compañías aéreas a la hora de promocionar sus servicios, generando la confianza del consumidor, podría constituir un argumento en aras a la mejor compensación de los perjudicados por el fallecimiento de 150 personas en el reciente accidente de aviación.

#### **SJMERCANTIL BARCELONA 4 FEBRERO 2015 (AC 2015, 56)**

INDEMNIZACIÓN POR FALLECIMIENTO EN ACCIDENTE DE AVIACION. APLICACIÓN DEL BAREMO CIRCULATORIO MODULADO EN ATENCIÓN A LAS GRAVES CIRCUNSTANCIAS QUE CONCURREN EN UN ACCIDENTE AÉREO, LA GRAVE NEGLIGENCIA DE LA TRIPULACIÓN DEL AVIÓN Y LA SEGURIDAD QUE OFRECEN LAS COMPAÑÍAS AÉREAS A LA HORA DE PROMOCIONAR SUS SERVICIOS, GENERANDO LA CONFIANZA DEL CONSUMIDOR.

**Acción directa de los padres y hermana de la víctima contra el asegurador. Indemnización a los padres incrementada en un 50%. Reconocimiento del derecho a indemnización a la única hermana de la víctima a pesar de ser mayor de edad y sobrevivir los padres.**

#### **I. RESUMEN**

Fallecimiento en accidente de aviación en el aeropuerto de Madrid Barajas en el avión de Spanair S.A. que tenía que realizar el vuelo desde Madrid hasta Las Palmas de Gran Canaria. Resulta acreditada la grave negligencia de la tripulación del avión por la omisión de la comprobación de un elemento básico para el despegue como es la activación de los alerones y estabilizadores. El no funcionamiento del sistema TOWS no excluye la responsabilidad de la tripulación. Se reconoce el nexo causal entre la conducta de los pilotos y el evento dañoso. La cuantificación de la indemnización del



daño que a los padres corresponde por el fallecimiento del hijo resulta de la aplicación del baremo actualizado a 2014 más un porcentaje de un 50% en atención a las circunstancias que concurren en un accidente aéreo. Se reconoce indemnización a la hermana del fallecido, no obstante su falta de consideración de perjudicada conforme al Baremo por ser mayor de edad y concurrir con los padres.

## **II. HECHOS**

Los demandantes son los padres y la única hermana de uno de los pasajeros fallecidos de 21 años de edad en el accidente de aviación que el avión de SPANAIR tuvo el 20 agosto 2008 en el aeropuerto de Madrid Barajas cuando tenía que realizar el vuelo desde Madrid hasta Las Palmas de Gran Canaria.

Aunque antes ya se había abortado la carrera de despegue por haber sido detectada una anomalía sobre calentamiento de la sonda RAT en tierra, habiéndose solucionado por el equipo de mantenimiento, se indicó por el piloto y el copiloto que el avión era apto para su despegue. No obstante, dada la mala configuración de la aeronave por parte del piloto y el copiloto, unido a que el sistema de alarma TOWS que debía avisar de ello no funcionó, provocó que el avión entrara en pérdida, cayendo al suelo, explotando e incendiándose, falleciendo 154 personas y dejando 18 personas heridas de diversa consideración. Por tanto, conforme a las conclusiones del informe de la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de Aviación civil, se reconoce grave negligencia de la tripulación del avión por la omisión de la comprobación de un elemento básico para el despegue como es la activación de los alerones y estabilizadores. No se trata de un hecho ni imprevisible ni inevitable para la compañía aérea, no resulta probada la falta de negligencia de la compañía aérea ni la culpa exclusiva de la víctima. Por otro lado, sin perjuicio de las acciones de repetición que le correspondan a la compañía aseguradora, no puede la misma ampararse en un presunto defecto de diseño del avión siniestrado. Resulta, pues acreditado el nexo causal entre la conducta de los pilotos y el evento dañoso. Se reconoce la indemnización de 173.990,73 euros, que se corresponde a la aplicación del baremo actualizado a 2014 más un porcentaje de un 50% en atención a las circunstancias que concurren en un accidente aéreo.

Los Demandantes entablan acción directa conforme al artículo 76 Ley Contrato de Seguro (LCS) contra la compañía aseguradora de la aeronave a los efectos de reclamar los daños por la muerte de su hijo y hermano, entendiendo que no es aplicable el límite de 1.500.000 USD por acaecimiento y aeronave, al tratarse de un seguro de grandes riesgos del artículo 107 de la Ley de Contrato de Seguro cuyo límite son 1.500,000,000

USD, por tanto al viajar 172 personas, a prorrata cada pasajero le correspondería cobertura de 8.720.000 USD.

### III. RÉGIMEN LEGAL RESPONSABILIDAD TRANSPORTE AÉREO

La responsabilidad en el marco del transporte aéreo internacional, se encuentra regulada en el Convenio de Varsovia de 12 octubre 1929<sup>1</sup>, concretamente en el artículo 17 que consagra la responsabilidad objetiva de la compañía aérea<sup>2</sup>, si bien no es una responsabilidad ilimitada<sup>3</sup>, de forma que los daños que excedan de 100.000 derechos especiales de giro<sup>4</sup> por pasajero constituyen una presunción iuris tantum de responsabilidad subjetiva, de culpabilidad del transportista<sup>5</sup>.

En el ámbito comunitario la responsabilidad de las compañías aéreas por los daños sufridos por los pasajeros como consecuencia de un accidente a bordo de una aeronave o en el curso de operaciones de embarque o desembarque, se encuentra regulada en el Reglamento del Consejo de 9 de octubre de 1997<sup>6</sup> y el Reglamento del Parlamento europeo y Consejo de 13 de mayo 2002<sup>7</sup> que adapta el anterior al citado Convenio de Montreal. En el caso de fallecimiento del pasajero durante el transporte aéreo, a consecuencia de dolo, culpa o negligencia del transportista aéreo comunitario, la responsabilidad de este será absolutamente ilimitada, por lo que deberá proceder al resarcimiento íntegro de los daños y perjuicios derivados de dicha lesión o fallecimiento, sin que opere límite de responsabilidad alguno<sup>8</sup>.

Por otra parte, el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 abril 2004<sup>9</sup>, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos establece, con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, que la cobertura mínima del seguro

---

<sup>1</sup> Modificado por el Convenio de Montreal 28 mayo 1999 para la unificación de ciertas reglas por el transporte aéreo internacional que entró en vigor en España el 28 junio 2004.

<sup>2</sup> Según este artículo: “el transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de 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”.

<sup>3</sup> Conforme al artículo 21 del Convenio, la responsabilidad objetiva del transportista no tiene carácter ilimitado, sino que se extiende hasta los 100.000 derechos especiales de giro por pasajero.

<sup>4</sup> Los derechos especiales de giro es un activo de reserva de divisas internacional definido y mantenido por el Fondo Monetario Internacional (FMI) que en la actualidad equivale a 0,788 euros.

<sup>5</sup> Se indica que no será responsable si prueba que: a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

<sup>6</sup> N° 2027/97, (LCEur 1997, 3116).

<sup>7</sup> N° 889/2002, (LCEur 2002, 1398).

<sup>8</sup> Considerando N° 11.

<sup>9</sup> N° 785/2004 (LCEur 2004, 1759).

será de 250 000 DEG por pasajero<sup>10</sup>.

La normativa nacional, subsidiaria respecto de la normativa anterior, se encuentra contenida en la Ley 21 julio 1960 de Navegación Aérea<sup>11</sup> (LNA) que en su artículo 120 consagra la responsabilidad objetiva, al establecer la obligación de indemnizar en cualquier caso, incluido el supuesto de accidente fortuito y aún cuando el transportista o sus empleados hubieran actuado con toda la debida diligencia. Asimismo, el artículo 121 referido a la responsabilidad del transportista u operador por sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones.

Si bien el artículo 117 de esta Ley establece los límites de las indemnizaciones, el artículo 5 del RD 37/2001, 19 enero 2001 (RCL 2001, 301), por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la LNA establece que "No obstante las limitaciones de las indemnizaciones que se establecen en esta disposición, los obligados a asegurar sus responsabilidades podrán estipular límites más elevados o bien la responsabilidad ilimitada".

#### **IV. APLICACIÓN BAREMO CIRCULATORIO FUERA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO: INDEMNIZACIÓN POR FALLECIMIENTO EN ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

Presupuesto el carácter vinculante del sistema de valoración de daños personales contenido en el Anexo de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor exclusivamente en el ámbito de la circulación de vehículos de motor por la paradigmática STC 29 junio 2000 (RTC 2000, 181)<sup>12</sup>, no obstante, es comúnmente admitido el efecto expansivo y aplicación orientativa, no vinculante, a

---

<sup>10</sup> Los derechos especiales de giro es un activo de reserva de divisas internacional definido y mantenido por el Fondo Monetario Internacional (FMI) que en la actualidad equivale a 0,788 euros. Si se convierten a la moneda europea los 250.000 derechos especiales por pasajero, los perjudicados de cada víctima podrán percibir un mínimo de 316.882 euros.

<sup>11</sup> BOE 2 Febrero 2001.

<sup>12</sup> Esta Sentencia resolvió las diversas cuestiones de inconstitucionalidad planteadas en relación con el sistema de valoración introducida por la Disposición Adicional 8ª de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM). En idéntico sentido, vid. SSTS (Sala 1ª) 2 marzo 2006 (RJ 2006, 919), 20 junio 2003 (RJ 2003, 4250), entre otras.

otros ámbitos de la responsabilidad civil distintos de los del automóvil, teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes en cada caso y el principio de indemnidad de la víctima que resulta de los artículos 1902 y 1106 del Código Civil<sup>13</sup>.

Además de razones de seguridad jurídica y de trato igualitario tanto en la cuantificación de los daños biológicos y psicológicos, como fundamentalmente la necesidad de acabar con el subjetivismo en la valoración de los daños morales en el caso de muerte justifican la aplicación del baremo fuera del ámbito circulatorio. Se trataría de la aplicación del baremo de forma presuntiva, salvo prueba en contrario, como ha defendido la doctrina<sup>14</sup>.

Debe advertirse que si bien la Sala Civil admite la discrecionalidad judicial en la decisión de la aplicación baremo, no se admite en el modo de aplicarlos, al proclamar el respeto del carácter cerrado, por ello no se admite la indemnización complementaria<sup>15</sup>. Sin embargo, en las Salas 2ª, 3ª y 4ª, la tendencia generalizada en la cuantificación y valoración del daño moral derivado de muerte fuera del ámbito circulatorio. Es decir, la aplicación generalizada del Baremo orientativa, que no analógica, por tanto se admite la discrecionalidad judicial tanto en la decisión aplicación baremo y en el modo de aplicarlos teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes que razonablemente son tenidas en cuenta. Se reconoce la posibilidad de sumar a la indemnización resultante del sistema legal otra complementaria por el daño moral o *pretium doloris* calculada al margen del sistema, existe una tendencia generalizada consistente en sumar a la indemnización derivada de la aplicación del Baremo otra complementaria por daño moral valorada discrecionalmente por el juez, cuando se trata de cuantificar la indemnización derivada de muerte al margen del ámbito circulatorio. Todo ello sin perjuicio además, de excepcionar la aplicación del Baremo cuando los hechos o las circunstancias del accidente son especialmente trágicas<sup>16</sup>.

En el caso enjuiciado, tal y como razona el Tribunal, la superior cantidad cubierta por el contrato de seguro respecto de las cantidades previstas legalmente, no obstante los

<sup>13</sup> De este modo se pronuncia la STS (Sala 1ª) 7 mayo 2009 (RJ 2009, 3270), también las SSTS 27 noviembre 2006 (RJ 2006, 9119), 17 mayo 2007 (RJ 2007, 4006), 20 febrero 2008 (RJ 2008, 2671).

<sup>14</sup> DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, P.: “El daño moral por muerte y lesiones corporales”, *El daño moral y su cuantificación*, GÓMEZ POMAR, F. Y MARÍN GARCÍA, I. (Dirs.), Bosch, 2015, pág. 315.

Asimismo, vid. LÓPEZ MARTÍNEZ, J.C., “Baremo. Criterios jurisprudenciales (Recopilación sistemática de la reciente doctrina de la Sala Primera del Tribunal Supremo)”, *Diario La Ley*, Núm. 7916, Sección Dossier, Ed. La Ley, 5 septiembre 2012.

<sup>15</sup> Sobre esta cuestión, vid. RAMOS GONZÁLEZ, S.: “Pautas de valoración del daño moral (Sistema legal de valoración de daños personales y el falso baremo del daño moral por prisión indebida)”, *El daño moral y su cuantificación*, GÓMEZ POMAR, F. Y MARÍN GARCÍA, I. (Dirs.), Bosch, 2015, págs. 146 y ss.

<sup>16</sup> RAMOS GONZÁLEZ, S.: Ob. cit., pág.

límites máximos, en atención al número de víctimas que suele ser alto en los casos de los siniestros aéreos, justifica una indemnización superior.

El Tribunal razona la aplicación orientativa del Baremo circulatorio a los efectos de valorar y cuantificar el daño moral que corresponde a los familiares por el fallecimiento del hijo y hermana en el siniestro aéreo. La distinta causa del fallecimiento, el distinto medio a través del cual se causó el mismo, la clase de accidente aéreo más esporádico pero más grave que los circulatorios, la situación trágica, la grave negligencia de la tripulación entre otras razones, y fundamentalmente la seguridad que ofrecen las compañías aéreas al a hora de promocionar sus servicios, generando la confianza del consumidor, como establece el Tribunal “quiebra la analogía con el baremo de los accidentes de circulación, que parte de premisas bien distintas”. Todo ello determina una indemnización superior a la establecida en el baremo respecto de los padres de la víctima como perjudicados por la muerte de su hijo, a la vez que justifican el reconocimiento como perjudicado de la hermana de mayor edad de la víctima, no obstante concurrir con los padres del fallecido.

Concretamente establece el Tribunal *“en el ámbito de los accidentes en el transporte aéreo, por su especificidad (más esporádicos, pero lo general también con efectos más gravosos) el legislador no ha optado por crear una normativa que sirva de guía para cuantificar los daños. La seguridad que ofrecen las compañías aéreas a la hora de promocionar sus servicios, generando una gran confianza en el consumidor, quiebra la analogía con el baremo de los accidentes de circulación, que parte de premisas bien distintas. El baremo de accidentes de circulación procura la satisfacción económica de la víctima desde unos criterios técnicos igualitarios que proporcionan seguridad jurídica, en un marco en el que el aseguramiento obligatorio obliga a unos cálculos actuariales que tiene en cuenta la siniestralidad y su repercusión económica conforme a criterios predeterminados. Sin embargo, en el ámbito de la navegación aérea estamos ante un tipo de accidente muy esporádico, que no tiene regulación específica como en el supuesto de los accidentes de circulación, que por su frecuencia se encuentran regulados dentro del baremo para la indemnización de las víctimas. Por tanto dicho baremo puede tener un valor orientativo para el cálculo de las indemnizaciones que aquí se barajan, pero no resulta vinculante, ya que existen diferencias significativa entre los accidentes automovilísticos y los aeronáuticos, y es que gran parte del éxito del transporte aéreo y con ello de las compañías aéreas, descansa precisamente en el hecho de que se trata de un medio de transporte cómodo, rápido y seguro, con muy baja siniestralidad”*.

Cuando el Tribunal alude a la distinta cuantificación en función al distinto medio por el

que tuvo lugar la muerte cuando se refiere a la RD 671/2013, de 6 septiembre 2013 (RCL 2013, 1377) por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 29/2011, de 22 septiembre (RCL 2011, 1721) de Reconocimiento y Protección Integral a las Víctimas del Terrorismo), que duplica a la contenida en el baremo circulatorio, aunque razona la falta del elemento intencional o volitivo en los accidentes aéreos donde en la mayoría de los casos la responsabilidad es a título de culpa.

Por todo ello, aunque la aseguradora ofreció un incremento de un 20 % a las indemnizaciones previstas para accidentes de tráfico, en base a todo lo argumentado, el Tribunal acuerda en indemnizar a los padres de la víctima en una cantidad de 173.990,73 euros, correspondiente a la aplicación del Baremo circulatorio actualizado a 2014 más un porcentaje de un 50% en atención a las circunstancias que concurren en un accidente aéreo. Se le aplicará un descuento de 25.000 euros correspondiente a la cantidad que ya había sido pagada a los padres.

Resulta subrayable en coherencia con lo argumentado, como ha sido dicho, el reconocimiento de la condición de perjudicada a la hermana codemandante, no obstante lo establecido en el Baremo, máxime cuando en este caso no sería de aplicación el grupo V de la tabla I., al tratarse de beneficiarios excluyentes. A pesar de que esta situación ha sido considerada injusta, según el Tribunal Constitucional no resulta arbitraria ni infringe ningún derecho fundamental; no se trata de exclusión de los hermanos como beneficiarios sino su desplazamiento frente a otros concurrentes que la Ley los declara preferentes<sup>17</sup>. Se ha reconocido la condición de perjudicados a los hermanos mayores fuera del ámbito circulatorio, no obstante sobrevivir los padres<sup>18</sup>. La prevalencia de la afectividad y convivencia sin perjuicio de la relación de parentesco resulta reflejada en la Jurisprudencia y en la nueva Propuesta de Baremo pendiente de tramitación parlamentaria.

En el caso analizado, la consideración de tratarse de la única hermana que tenía la víctima fallecida, así como la circunstancia de la convivencia con la víctima en el domicilio familiar, son razones aportadas por el Tribunal para justificar tal

---

<sup>17</sup> STC 11 mayo 2006 (RTC 2006, 149). Del mismo modo, también la SAP Zaragoza, Sec. 3ª; 29 octubre 2010 (JUR 2011/57786), que por esa razón no reconoce como acreedor de perjuicio moral al hermano mayor de edad aunque conviva con la víctima.

<sup>18</sup> En este sentido, vid. SAP Navarra, Sec. 3ª, 27 marzo 2009 (ARP 2009, 756), FD 12º, aunque se refiere a la indemnización por muerte en un accidente laboral y, por tanto, no circulatorio. En ella se declara la responsabilidad del encargado de la ingeniería civil por muerte en accidente laboral de trabajador por indebida instalación de mástil para colocar antenas, se reconocen como titulares del derecho al resarcimiento a los hermanos mayores de edad de trabajador fallecido aunque en el baremo no tengan la condición de perjudicados, pues el citado baremo únicamente



[www.uclm.es/centro/cesco](http://www.uclm.es/centro/cesco)

reconocimiento. En este caso, el Tribunal acuerda la cuantía de 20.000 euros que precisamente concuerda con la establecida para los hermanos mayores de edad en el grupo V de la tabla I.