

MAPFRE OFRECE INDEMNIZACIÓN A LAS VÍCTIMAS DEL VUELO JK-5022

Alicia Agüero Ortiz
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

El día 20 de agosto de 2008 tuvo lugar el siniestro de la aeronave de Spanair S.A., que iba a emprender el vuelo JK 5022 Barajas-Las Palmas de Gran Canaria. Como resultado del mismo 154 personas fallecieron y 18 resultaron gravemente heridas. Tras cuatro años, y el archivo de la causa penal, Mapfre propone una indemnización de 12.738.458,18 € para la totalidad de las víctimas.

Circunstancias del siniestro

Antes de comenzar las maniobras de despegue, el comandante advirtió una avería en la calefacción de la sonda RAT (Ram Air Temperature) que sólo debía calentar en vuelo y no en tierra, solicitando la asistencia técnica de Spanair. Los técnicos decidieron extraer el disyuntor CB Z29, lo que permitía el despacho del avión, y era conforme a la lista de equipamiento mínimo con el que podía volar la aeronave. Tras esta intervención, el comandante recibió la autorización de la torre de control para proceder al despegue, sin embargo, los pilotos iniciaron la maniobra sin accionar la palanca de control de flaps y slats (esencial para el despegue), de lo cual no avisó el sistema de alarma de la aeronave (TOWS), que no funcionó. Al haber sido configurado erróneamente el sistema de flaps y slats, y no haberse percatado de ello los pilotos por no haber funcionado el sistema de alarma, tras elevarse el avión, perdió inmediatamente la sustentación, cayendo finalmente a tierra.

La Asociación de Afectados por el vuelo JK 5022 ejecutó las acciones penales pertinentes interesando la imputación como autores de 154 delitos de homicidio imprudente al jefe de mantenimiento y al técnico de mantenimiento llamado a atender la avería. Alegan que despacharon el avión sin haber identificado suficientemente la avería y sin intentar su reparación, limitándose a extraer una pieza permitiendo la utilización de la aeronave sin llevar a cabo la reparación. Incluso habiendo obtenido paralelamente autorización de la compañía para sustituir el avión por otro que estaba disponible.

También se solicita la imputación de directivos de Spanair, de los presidentes de Boeing y de los Directores Generales de Aviación Civil por ser conocedores de los fallos del sistema de alarma de la aeronave, que se había producido ya en un accidente en Detroit en 1987. Este accidente dio lugar a una recomendación de subsanación por la autoridad estadounidense, sin que se corrigiera esa deficiencia, y sin que ello conllevara la prohibición de las autoridades españolas de que la aeronave operara en esas condiciones.

Finalmente, la Audiencia Provincial de Madrid por auto número 617/2012 (JUR/2012/310381) acordó el sobreseimiento de la causa penal por estimar que no existe imputación objetiva a los técnicos de mantenimiento. La AP de Madrid justifica el archivo de la causa en la inexistencia de indicios suficientes que muestren que la desconexión del calefactor averiado produjera la avería del sistema de alarma, ni que mediante un análisis más exhaustivo de la avería del calefactor pudiera haberse descubierto la avería del sistema de alarma. Este sistema de alarma era, en última instancia, lo que podría haber hecho advertir a los pilotos la indebida configuración que habían llevado a cabo del avión para el despegue. Siendo esta negligencia de los pilotos, y la falta de aviso del sistema de alarma, la causa principal del accidente. Por lo que respecta a los directivos de la aerolínea, fabricante y autoridades españolas, entiende la AP de Madrid que no procede su imputación por no infringir su deber objetivo de cuidado, puesto que la autoridad estadounidense realizó tan sólo una recomendación. Lo cual no suponía una imposición a los fabricantes de instalar ese sistema de alarma, valorándose éste como accesorio.

Propuesta de Indemnización de Mapfre a las víctimas mediante la aplicación del baremo de accidentes de tráfico

Tras el acuerdo de sobreseimiento de la causa penal Mapfre, la aseguradora de la aerolínea Spanair S.A., presentó el pasado 11 de diciembre en el Juzgado de Instrucción nº 11 de Madrid una propuesta de indemnización de 12.738.458,18 € para los familiares de 154 fallecidos y para los 18 heridos, mediante el correspondiente Escrito de Consignación de Cantidades. Mapfre calcula esta cantidad de conformidad con el baremo de accidentes de tráfico contenido en el Anexo del RD 8/2004, de 29 de octubre. Sin embargo, la reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo insiste en que este baremo sólo tiene un carácter referencial u orientativo para la determinación de la responsabilidad civil nacida de siniestros que no sean derivados de accidentes de circulación. Esto significa en síntesis, que la fijación de la indemnización ha de adaptarse al caso concreto “y es que las circunstancias con las que se presentan los acontecimientos, se revelan como especialmente trágicas, espeluznantes, conmovedoras, y por ello acreedoras de un resarcimiento que, si bien es de muy difícil valoración, lo

que está claro es que no se consigue con la aplicación de un baremo previsto para acontecimientos menos dramáticos y en atención a las responsabilidades de las compañías aseguradoras contratantes de seguros de vehículos a motor” STS de 18-09-2009 (RJ\2009\7303). Consecuentemente, el baremo de accidentes de tráfico que ha seguido Mapfre para valorar las indemnizaciones no es de aplicación por sí mismo al caso, sino sólo una orientación, a la que habrá que sumar el “plus de aflicción” que implica las peculiaridades del siniestro respecto a un siniestro de tráfico.

Normativa Nacional reguladora de la responsabilidad por accidente aéreo

La Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea, actualizada por el RD 37/2001 de 19 de enero, fija un baremo para el caso de muerte o incapacidad total permanente, y techos indemnizatorios para el resto de daños como puede ser la incapacidad parcial temporal o permanente, los daños al equipaje o mercancía, etc. Así, el art. 117 de la citada ley, detalla la cuantía corresponderá en caso de siniestro por muerte o incapacidad total permanente, a saber, 100.000 DEG¹ (131.000 €); por incapacidad parcial permanente un máximo de 58.000 DEG (75.000 €), por unidad de equipaje hasta un límite de 500 DEG (655 €), etc.

Aún así, de conformidad con el art. 1 del RD 37/2001 de 19 de enero estas indemnizaciones son sólo aplicables a las compañías aéreas no sujetas al Reglamento 2027/1997, de 9 de octubre. Por lo que no resulta de aplicación la normativa nacional a este caso, pues queda sujeto al citado Reglamento el transporte aéreo efectuado por compañías aéreas comunitarias en el interior de un Estado miembro (art. 1 del Reglamento 2027/1997 en su redacción dada por el Reglamento 889/2002). Pese a ello, conviene tener presente este baremo pues en caso de proceder a una aplicación analógica de los baremos indemnizatorios, sería preferente el recurso al baremo establecido en la Ley de Navegación Aérea, frente al baremo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. No sólo por su objeto sino también por su compatibilidad con la normativa europea.

Normativa Europea reguladora de la responsabilidad por accidente aéreo

El Reglamento 2027/1997 incorpora las reglas de responsabilidad civil de las compañías aéreas comunitarias en caso de accidente, en desarrollo del Convenio de Montreal. Su ámbito de aplicación es el transporte internacional efectuado por aeronaves,

¹ El derecho especial de giro (DEG) es un activo internacional de reserva creado por el Fondo Monetario Internacional cuyo valor se fija en función de una cesta de las cuatro monedas principales, el dólar, el euro, la libra y el yen japonés. Su valor se fija diariamente y de publica en la página web oficial del Fondo Monetario Internacional, http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx, siendo su valor con fecha de 3 de enero de 2013, de 1,31€.

entendiendo por tal el que tenga como punto de partida o destino dos Estados Partes (art. 1 Convenio Montreal), o el que se desarrolle en un solo Estado Parte incluso cuando el vuelo sea puramente doméstico (extensión del ámbito de aplicación introducida por el art. 1 del Reglamento 889/2002).

A este respecto, el Convenio de Montreal establece en su art. 17.1 un régimen de responsabilidad objetiva del transportista en caso de muerte o lesión corporal. De conformidad con este artículo, el transportista es responsable “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”. No obstante, no establece un baremo indemnizatorio, pero sí techos aplicables a esta responsabilidad objetiva. En concreto el art. 21 fija un techo indemnizatorio de 100.000 DEG por muerte o lesión. Ahora bien, en caso de concurrir responsabilidad subjetiva o responsabilidad por culpa, dolo, o negligencia del transportista o sus dependientes, ese techo desaparece, debiendo hacer frente a una doble indemnización: la relativa a la responsabilidad objetiva más la correspondiente a la responsabilidad por culpa. En este mismo sentido lo especifica el Anexo del Reglamento 2027/1997, introducido por el Reglamento 889/2002, al indicar que “para los daños de hasta 100.000 DEG, la compañía aérea no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea sólo puede impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo”.

Más aún, el Reglamento 785/2004 de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, establece en su art. 6 la obligatoriedad de que las compañías aéreas contraten una póliza de seguros cuya cobertura mínima respecto a la responsabilidad por los pasajeros sea de 250.000 DEG por pasajero (327.500 €). De forma que la póliza contratada por Spanair con Mapfre cubre esa cantidad mínima por pasajero, cantidad que por un total de 154 víctimas mortales asciende a 50.435.000 € Cantidad harto mayor a la ofrecida por la aseguradora en concepto de indemnización a todas las víctimas.

Conclusión

La normativa aplicable para el cálculo de indemnizaciones en caso de siniestro de una aeronave perteneciente a una compañía aérea comunitaria, cuando el origen o el destino se halla en un Estado de la Unión Europea, o se trata de un vuelo doméstico de un Estado miembro es el Convenio de Montreal, el Reglamento 2027/1997 y el Reglamento 889/2002. En ellos se contempla un régimen de responsabilidad objetiva de las compañías aéreas de hasta 100.000 DEG (131.000 €), cantidad que éstas no pueden impugnar. Además, en caso de que el siniestro acaeciera por culpa, dolo o negligencia



www.uclm.es/centro/cesco
Noticias Consumo

del transportista o sus dependientes, habría que añadir la indemnización correspondiente a la responsabilidad subjetiva, para la cual no existe límite ni techo indemnizatorio. Finalmente, el Reglamento 785/2004 establece como requisito de los seguros de las compañías aéreas, en concepto de responsabilidad por pasajero, una cobertura mínima de 250.000 DEG por pasajero.