



Contrato de transporte aéreo. La responsabilidad del transportista.

AUTOR: Cristina Pons Mir

TUTOR: Antonio Conde Tejón

ÍNDICE

1. Introducción.
2. Fuentes.
3. Incumplimiento del transportista del contrato de transporte aéreo.
 - 3.1. Responsabilidad objetiva y subjetiva. Limitación de la cuantía.
 - 3.2. Daños personales causados a los pasajeros en caso de accidente.
 - 3.3. Principales causas de accidentes.
4. Nexos de causalidad para la responsabilidad del transportista.
5. Responsabilidad del transportista aéreo.
 - 5.1. Daños físicos, muerte o lesiones corporales.
 - 5.2. Retraso en la llegada de los pasajeros.
 - 5.2.1. *Causa del retraso.*
 - 5.3. Incidencias en el equipaje: averías, destrucción o pérdida.
6. Conclusión
7. Bibliografía

ABREVIATURAS

Art.	Artículo
Cc	Código Civil
CM	Convenio de Montreal
CV	Convenio de Varsovia
DEG	Derechos Especiales de Giro
LGDCU	Ley 26/1984, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios
LNA	Ley 48/1960, de Navegación Aérea
PH	Protocolo de la Haya
ST	Sentencia
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
SAP	Sala de la Audiencia Provincial
SV	Sistema de Varsovia

1. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el transporte de cosas o personas es una actividad de primordial importancia en la vida económica y social. El transporte es uno de los contratos mercantiles de más antigua creación y constituye un pilar esencial en el desarrollo de la economía.

El artículo (en adelante art.) 1261 del Código Civil (en adelante C.c.) estipula la estructura de cualquier tipo de contrato. Un contrato es un acuerdo de voluntades (art. 1258 del C.c.) y se perfecciona con el mero consentimiento, momento desde el cual las obligaciones despliegan todos sus efectos para ambas partes.

Vamos a adentrarnos en el contrato de transporte aéreo, se encuentra regulado tanto en el C.c. como en el Código de Comercio.

Podemos definir tal contrato como, el transportista o porteador que se compromete a trasladar de un lugar a otro al pasajero y a su equipaje por vía aérea a cambio de un precio conforme a las condiciones pactadas.

Es un contrato bilateral, porque surgen obligaciones para las dos partes. El pasajero tiene la obligación de pagar el precio por el viaje concertado, y el transportista asume la obligación de trasladar al pasajero y a su equipaje. Este tipo de obligación del transportista viene calificada en el C.c. como una obligación de resultado.

Este tipo contractual es un acuerdo entre el transportista y un usuario de transporte, aunque también puede darse que se contrate con una agencia de viajes. Sigue la perfección contractual del Derecho español, no tiene nada de diferente. Es un contrato pre-estipulado, en el cual existen sus condiciones generales y cláusulas, ya que sería imposible redactar un contrato para cada pasajero. Se caracteriza por una serie de condiciones generales, pero deja a elección del pasajero; la determinación de los puntos de salida y de destino del viaje, los horarios de los vuelos dentro de los márgenes que le ofrece la compañía, la categoría del asiento y poco más.¹

¹ Ley de condiciones generales de contratación , 7/1998 de 13 de abril.

Estaremos ante un incumplimiento contractual a tenor del art. 1124 del Cc, cuando no se obtenga el resultado pactado, independientemente de que la compañía haya hecho todo lo posible para poder llevarlo a cabo. Ante tal situación podemos hablar de la responsabilidad del transportista frente al pasajero que será distinta dependiendo de cada supuesto de incumplimiento. En determinadas situaciones, la compañía responde ante los daños causados a los pasajeros si ha habido culpa, incidencias con el equipaje de mano o manufacturado, retraso en la entrega de equipaje y en la llegada de pasajeros a destino.

En los demás supuestos de incumplimiento del transportista, éste será responsable de los daños causados con independencia de la culpa, como los daños físicos causados a los pasajeros como consecuencia de un accidente y daños en el equipaje facturado, a tenor del art. 1106 del Cc.

Por otro lado, no es baladí, acudir a la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuario sobre el Derecho de consumo (en adelante LGDCU) y al Cc, en los casos de overbooking aéreo, denegación forzosa y cancelación de vuelos.

En este tipo de contrato, es importante destacar la existente diferencia entre un vuelo nacional e internacional. La regulación es distinta en cada situación, una misma situación de hecho tendrá una regulación jurídica distinta dependiendo del carácter nacional o internacional. Pues es nacional aquel trayecto que se desarrolla en un único Estado, y es internacional aquel en que el punto de salida y el destino del vuelo se encuentran en distintos Estados, y cuando en el territorio de un mismo Estado se ha previsto una escala en otro distinto².

En el siglo XX, el medio de transporte de masas que ha sufrido una gran evolución ha sido el transporte aéreo, se trata de un medio de transporte con una gran capacidad para trasladar a una persona desde un país a otro en un breve período de tiempo.

La sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de abril de 2007 , define el concepto de contrato de transporte aéreo como; *“un transporte esencial que satisface el derecho de los ciudadanos a la libre circulación de personas”*.

² Art. 1.2 CM, art. 1.2 CV. Art. 68 LNA

Es importante resaltar, que lo que se pone de manifiesto no es el trayecto realmente efectuado, sino el que debió cumplirse conforma a las estipulaciones de las partes, de manera que si un transporte que se realiza dentro de un Estado exige un aterrizaje forzoso en otro Estado, no se convierte por esa circunstancia accidental en transporte internacional, a no ser que esa escala estuviera previamente pactada.³

El contrato de transporte tiene un carácter internacional y eso hace que los convenios internacionales tengan una gran importancia en la regulación de esta materia.

³ Según GIEMULLA, Elmar, SCHMID, Ronald y EHLERS.

2. FUENTES

Es por ello que se hizo esencial la creación de un régimen legal uniforme que integrara normas a nivel internacional como comunitario para así incrementar la protección del pasajero.

La regulación del transporte aéreo internacional fue iniciada con el Convenio de Varsovia ,de 12 de octubre, de 1929 (en adelante CV) y continuada en el Protocolo de la Haya en 1995 para la unificación de determinadas reglas para el transporte aéreo internacional (en adelante PH). Dicho Convenio se ratificó en España el 31 de enero de 1930 ⁴.

Una de las materias de mayor relevancia del CV es la regulación de la responsabilidad del transportador aéreo por los daños que puedan sufrir los pasajeros transportados, en caso de muerte o lesión. Este sistema de responsabilidad del transportista aéreo, consiste en una compensación con limitación cuantitativa que se conoce como falta presunta o con inversión de la carga de la prueba, salvo que se demuestre que el daño causado hubiera sido con dolo o falta equivalente a dolo .

Hay que puntualizar que en el CV de 1929, la reparación de los daños causados a los viajeros no podría superar el valor equivalente en moneda nacional a 125.000 Francos oro, recogido a tenor del art. 22.1.

Posteriormente con el PH de 1995, entre las diversas modificaciones que se llevaron a cabo, se incluyó la duplicación del límite correspondiente a los daños causados a los pasajeros por muerte o lesiones. ⁵

⁴ Dicho texto convencional tuvo una acogida, 130 Estados devinieron en Altas Partes Contratantes del Convenio.

⁵ El art. 22 del Convenio de Varsovia establecía que: “1. En el transporte de personas, la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma 125.000 francos. En el caso en que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado”.

Protocolo de La Haya de 1995. Artículo 22: “1.En el transporte de personas, la responsabilidad 1. En el transporte de personas, la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma 250.000 francos. En el caso en que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en

En España, la Ley 48/1960 de 21 de Julio sobre Navegación Aérea (en adelante LNA)⁶ no se inspira en los principios de Varsovia , pues se limita a regular el transporte de cabotaje o doméstico estableciendo unos límites cuantitativos de responsabilidad del transportador. Está sometida a un régimen de responsabilidad objetiva ⁷, en el cual el transportador responde de todos los daños causados en caso de muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal que pueda sufrir el pasajero. Pero en el caso que concurra dolo o culpa grave, la responsabilidad del transportista sería ilimitada.

Con el fin de asegurar la protección de los intereses del usuario de transporte aéreo internacional, en fecha de 28 de mayo de 1999 se aprobó el Convenio de Montreal (en adelante CM) para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, que en su exposición de motivos dejar ver que será el sustituto definitivo del Convenio de Varsovia. Este Convenio de nueva creación reconoce “*la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución*”. Es un sistema dual de responsabilidad, por un lado establece un régimen objetivo con limitación de indemnización para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías y por otro lado un régimen subjetivo cuando la indemnización es superior al límite fijado.

A tenor del art.17 del CM , se establece la responsabilidad del transportista del daño causado por muerte o lesión corporal del pasajero, cuando el accidente⁸ que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado”.

⁶ El art. 68 de la Ley sobre Navegación Aérea señala que “el tráfico de cabotaje comprende todo transporte de pasajeros, carga o correo que se realice entre lugar de soberanía española, aunque para ello sobrevuele territorio o aguas jurisdiccionales de otro Estado”.

⁷ SÁNCHEZ GAMBORINO, Francisco Miguel, sobre el régimen de jurídico establecido por la LNA.

⁸ Entendiendo por accidente, un acontecimiento externo.” *Un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas*”. *Diccionario de la Lengua Española- Vigésima segunda edición*.

Se desprende del art. 21, que respecto del daño sufrido (muerte o lesión) que no exceda de 100.000 Derechos Especiales de Giro⁹ (en adelante DEG) por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad. En caso de que exceda de 100.000 DEG el transportista dejará de ser responsable cuando, el daño no se deba a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes, que se deba únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero. En el supuesto de que la culpa sea de la víctima, la responsabilidad del transportista se verá exonerada total o parcialmente, al margen que el valor del daño sea inferior o igual a 100.000 DEG. El transportista deberá probar que el daño no se debió a su culpa (inversión de la carga de la prueba) ni a sus dependientes o agentes.¹⁰

Estas dos caracterizaciones del CM son los puntos más significativos respecto de la responsabilidad del transportador, tanto las causas de exoneración como la eliminación del tope indemnizatorio.

Hay que puntualizar, que los supuestos de incumplimiento del transportista y la cancelación del vuelo así como la denegación de embarque, carecen de una regulación específica en el CM. Para este tipo de incumplimientos, el Reglamento (CE) nº 261/2004 prevé un sistema de compensaciones junto con los supuestos de grandes retrasos en los vuelos.

Debemos referirnos al ámbito de la Unión Europea para hablar del Reglamento (CE) número 2027/1997 del Consejo, de 9 de octubre de 1999, en el que se establece la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje. Este Reglamento, tiene la finalidad de incrementar el nivel de protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo, no solo cuando ocurre en un vuelo internacional, sino también en vuelos nacionales o internos, siempre y cuando que el transporte lo lleve a cabo una compañía comunitaria.

⁹ D.E.G. o Special Drawing Rights del Fondo Monetario Internacional.

¹⁰ GABALDON GARCÍA, José Luis, considera que este planteamiento se impone al transportista una responsabilidad excesiva, pero que se suaviza con las posibilidades que asisten al transportista de alegar la concurrencia de culpa al pasajero, la falta de un tercero, o por la facultad de accionar en regreso contra terceros (art. 37 CM).

El objetivo común que persigue la Unión Europea es la igualdad de todos los pasajeros que hayan sido usuarios de vuelos con compañías aéreas comunitarias y que puedan tener idénticos derechos en caso de muerte o lesión corporal, con independencia del punto de origen y destino.

Desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) se dejó de aplicar el Convenio de Varsovia por parte de las compañías aéreas en los supuestos de responsabilidad por muerte o lesión del pasajero.

Como el fondo común era la protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo, se llevó a cabo la modificación del referido Reglamento (CE) 2027/1997 mediante el Reglamento (CE) 889/2002 del Parlamento Europea y del Consejo de 13 de mayo de 2002, para garantizar la protección hacia el pasajero y la plena compatibilidad con el régimen de responsabilidad del transportista aéreo entre el Reglamento 2027/1997 y el Convenio de Montreal ¹¹.

Con la entrada en vigor del CM en España, el 28 de junio de 2004, se estableció que esta sería la norma aplicable a todos los supuestos ocurridos en nuestro país, independientemente del carácter nacional o internacional del vuelo. Para aquellas cuestiones que no estén reguladas en el CM, es de aplicación el Reglamento (CE) n° 2027/1997 modificado por el Reglamento (CE) n° 889/2002. El CV seguirá aplicándose en los supuestos en que no intervenga ningún país firmante del CM.

¹¹ El Convenio de Montreal establece que pueden ser Partes en él las organizaciones regionales de integración económica constituidas por Estados soberanos de una región determinada, que tengan competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el Convenio.

3. INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR PARTE DEL TRANSPORTISTA.

3.1 Responsabilidad subjetiva y objetiva. Limitación de la cuantía.

Los casos contemplados en el CM son los siguientes: los daños físicos causados a los pasajeros como consecuencia de un accidente aéreo; las distintas incidencias con el equipaje de mano y manufacturado; y el retraso en la llegada de los pasajeros.

Uno de los principios que se imponen en la responsabilidad del transportista frente al pasajero, es la responsabilidad subjetiva, con inversión de la carga de la prueba.

A tenor del artículo 148¹² de la LGDCU se desprende un sistema de responsabilidad objetivo y limitado. Entendemos que, siempre se responde por los daños causados y deberán ser reparados, aunque los servicios hayan sido utilizados de forma correcta. La responsabilidad queda limitada a la cuantía de 3.005.060'52 €.

En el supuesto de incumplimiento del transportista, hay que acudir al CM que es la norma aplicable actualmente. Debemos hacer la clasificación entre el régimen de responsabilidad subjetiva y el régimen de responsabilidad objetiva, ya que son supuestos de incumplimiento muy dispares.

El sistema de responsabilidad subjetiva tendrá lugar cuando, como consecuencia de un accidente se han causado daños físicos a los pasajeros y estos daños superen la cuantía de 100.000 DEG. Este tipo de responsabilidad se regula en los art. 17.1, 21. Y en el art. 19 del CM, cuando hay un retraso en la entrega del equipaje facturado. Cuando se han producido daños en el equipaje no facturado o de mano, artículo 17.2 *in fine* del CM y por último, regulado en el mismo artículo 19 de CM, el supuesto que haya un retraso en la llegada de los pasajeros a destino.

En cuanto a la responsabilidad objetiva del transportista, debemos considerar que se da en dos supuestos. En primer lugar cuando por causa de un accidente se causan daños físicos a los pasajeros que no superan la cuantía de 100.000 DEG¹³. Y en segundo

¹² El tenor literal del precepto establece: "... se responderá de los daños originados en el correcto uso de los servicios..".

¹³ (Art. 17.1 y 21 del CM).

lugar, cuando se producen daños (averías o destrucción) en el equipaje facturado, art. 17.2 del CM.

Otra de las características que integra la responsabilidad del transportista, es la limitación de la cuantía en las propias normas. Pues las indemnizaciones máximas establecidas en las normas sobre responsabilidad aérea son; (art. 22.2. CM) en caso de retraso en la entrega del equipaje facturado y en caso de daños en el equipaje no facturado o de mano 1.000 DEG . En el caso de retraso, (art. 22.1 CM) en la llegada de los pasajeros a destino, 4.150 DEG, y por último en caso de daños físicos causados a los pasajeros como consecuencia de un accidente aéreo el límite indemnizatorio legal establecido abarca la franja de responsabilidad objetiva, es decir daños que su valoración no exceda de 100.000 DEG.

3.2 Daños personales causados a los pasajeros en caso de accidente

En relación a la normativa estatal¹⁴ entendemos que *,”accidente es todo suceso que tenga alguna relación con la utilización de una aeronave y que se produzca en el período de tiempo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo, y el momento de realización del desembarque.”*

Los puntos importantes a tener en cuenta en relación a los accidentes aéreos:

- Momento en que tiene lugar el suceso, desde que entra la persona en la aeronave hasta que se realiza el desembarque.
- El suceso ha de causar a la persona que entra en al aeronave lesiones mortales o graves.
- Los lugares en que se deben encontrar las personas que sufren las lesiones graves o mortales, que son tres. En primer lugar, en la aeronave, en segundo lugar estar en contacto con alguna de las partes de la aeronave entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la misma. Se refiere a personas que se encuentren en la superficie terrestre, y que son ajenas al contrato de

¹⁴Anexo 13 del Convenio de Chicago, de 7 de diciembre de 1944.
Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea-
RD 389/1998, de 13 de marzo, sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

transporte aéreo, pero que se ven perjudicadas por piezas del avión que se desprenden en pleno vuelo. Y por ultimo, estar en exposición directa al chorro de un reactor.

- Causas que no se consideran accidentes, que las lesiones se deban a causas naturales, que las lesiones hayan sido autoinfligidas , que las lesiones hayan sido causadas por otras personas y que las lesiones las sufran pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y tripulación.

Es importante tener en cuenta la actitud del pasajero para la determinación de la responsabilidad del transportista. El hecho debe ser ajeno a la esfera de la actuación del pasajero, porque de lo contrario, puede determinarse la culpa exclusivamente del pasajero “la víctima”. Debe existir un nexo causal entre el hecho que causa el daño y el daño provocado. La empresa transportista no puede ser responsable y responder en todos los casos, porque en muchos casos el accidente se ve producido por una mala conducta del pasajero, que nada tiene que ver con el transportista. *(ST de la Sala de la Audiencia Provincial de Gran Canaria, de 29 de abril de 2005)*

3.3. Principales causas de accidentes.

Una de las principales causas que causan heridas a los pasajeros son las turbulencias¹⁵. Estas se relacionan con fenómenos atmosféricos que pueden ser previsibles, como por ejemplo las nubes de tormenta, corrientes de aire, frentes fríos o cálidos, etc. Pero existen otras causas que pueden producir turbulencias de “cielo limpio” “*clear air turbulence*” y que son más difíciles de detectar, ya que no hay ninguna señal que alerte sobre estas. Y por último también encontramos las turbulencias que son provocadas por el tráfico aéreo, a causa de la cercanía entre dos aeronaves.

Otra de las causas, puede ser por enfermedades provocadas o agravadas como consecuencia del vuelo, distinguiendo las que ya padecía el pasajero que se descartan como enfermedades indemnizables de las que son provocadas como consecuencia de un

¹⁵ Movimiento brusco, según la SAP de Las Palmas de Gran Canaria, de 29 de abril de 2005.

accidente aéreo, riesgos directamente relacionados con el tráfico aéreo.¹⁶ Para que se tenga derecho a una indemnización el agravamiento de la enfermedad deber ser consecuencia inmediata del accidente.

“Un caso acorde con la explicación, la SAP de Las Palmas de Gran Canaria, de 12 de julio de 2005, en que un pasajero solicita una indemnización por un agravamiento de su esguince que se había hecho unos días antes del vuelo. La causa que alegaba se basaba en haber estado mal sentado durante el vuelo. No se ha conseguido acreditar una acción culposa hacia el transportista ni que se haya producido un agravamiento como consecuencia del transporte aéreo”.

No debemos olvidar la importancia que tienen todos los problemas que tienen lugar durante las operaciones de embarque y desembarque, es en estas situaciones donde se producen muchos accidentes con resultado de lesiones. Es muy importante, como bien sea mencionado, la actitud del pasajero para establecer la responsabilidad de la compañía aérea. Estos accidentes suelen ocurrir en el *finger* o bien en el autobús que traslada a los pasajeros desde la terminal del aeropuerto hasta el avión y viceversa.

La SAP de Madrid, de 16 de junio de 2001, en este caso resuelto, la pasajera sufrió unas lesiones por una caída debida a un desnivel en el *finger* y al defectuoso e incorrecto montaje de la silla de ruedas que utilizaba habitualmente para desplazarse. Se absuelve a las demandadas, sobre la base que la culpa se debió al deficiente montaje de la silla de ruedas y al esposo que fue quien la montó.

Otro tipo de accidentes pueden ser a causa del terrorismo aéreo y los altercados entre pasajeros.

¹⁶ El Síndrome de clase turista ha cobrado importancia en los últimos años.

4. NEXO DE CAUSALIDAD PARA LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA.

Atendiendo al CM, para la determinación de la responsabilidad del transportador aéreo ha de haber una serie de elementos indispensables para que tal responsabilidad pueda ser atribuida al transportador. Debe existir una relación causa-efecto, por lo tanto los daños que ya padecía el pasajero con anterioridad quedan excluidos. En cambio, los daños que se agraven con como consecuencia de un accidente aéreo si pueden entrar dentro de la responsabilidad del transportista.

En primer lugar, hay que tener en cuenta que no todos los supuestos se consideran accidentes. En segundo lugar, los daños se han de haber producido en el avión o en las operaciones de embarque o desembarque. Y en tercer lugar, es muy importante tener en cuenta la actitud del pasajero, ya que de él dependerá la responsabilidad del transportista. Y por supuesto, no es menos importante la actitud del transportista y de sus empleados.

Se ha de tratar de un pasajero que haya contratado un transporte con un transportador aéreo, mediante el pago de una remuneración. También que la muerte o lesión corporal se haya producido por un accidente, y que dicho accidente haya ocurrido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

El nexo de causalidad entre el accidente y el daño es imprescindible para determinar si ha sido consecuencia del accidente o no, y para la valoración de los daños.

La obligación de indemnizar no siempre tiene porque darse, ha de haber un obligación previa (entre el pasajero y el transportista), un posterior incumplimiento de la obligación, un daño y su nexo de causalidad entre ambos, unas pautas a seguir para la imputación y por último la ausencia de causa de exoneración. Son indemnizables tanto los daños patrimoniales que puedan demostrarse como los no patrimoniales.

Los daños morales no están regulados en la normativa como indemnizables, pero es cierto que en estos tipos de accidentes llevan aparejadas molestias, nerviosismo, estrés, ansiedad.... Para la reclamación de este daño se tendrá que acudir a la normativa

interna que cada Estado prevé , en el sistema español, a través de la legislación que regula el derecho de los consumidores y usuarios¹⁷.

¹⁷ RDL 1/2007 para el daño moral producido a partir de su entrada en vigor; y la Ley 26/1984, aplicable al daño producido con anterioridad a la entrada en vigor del RDL.

5. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO.

5.1 Daños físicos , muerte o lesiones corporales.

El CM y el Reglamento (CE) n° 889/2002 se complementan mutuamente para establecer el régimen de responsabilidad.

El CM se aplicará al transporte aéreo efectuado entre Estados Parte, haya o no interrupción o transbordo y al transporte aéreo efectuado en el interior de un Estado miembro y al que no puede ser considerado como internacional pero es llevado a cabo por una compañía aérea comunitaria.

El contenido del Reglamento (CE) n° 2027 /1997 modificado por el Reglamento (CE) n°889/2002 se basa en dos tramos de responsabilidad. Una objetiva, limitada por los daños valorados hasta 100.000 DEG, esto es que el transportista responde en cualquier caso, aunque pueda demostrar que puso todo de su parte para que no ocurriera. Y una subjetiva, ilimitada, con inversión de la carga de la prueba, por los daños que superen los 100.000 DEG, pero hay que matizar que en este caso si el transportista puede demostrar que no hubo culpa en su actuación, no será responsable.

Las modificaciones que hace el Reglamento 889/2002, y que afectan al régimen del CM se establecen en el artículo 21.2 del CM, en el supuesto de que los daños producidos superen los 100.000 DEG, las compañías pueden excluir su responsabilidad si acreditan, que el daño no se debió a la negligencia o acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes, y , que el daño se debió únicamente a una acción u omisión indebida de un tercero. Con ésta modificación, el Reglamento introdujo en su art. 11, *“Las compañías aéreas comunitarias no deben poder acogerse al apartado 2 del artículo 21 del Convenio de Montreal, salvo que prueben que el daño no se debió a negligencia u otro acto u omisión ilícito de la compañía o de sus empleados o agentes”*. Se deja patente la plena intención de proteger a los pasajeros, pues así impiden que las compañías aéreas puedan evitar su responsabilidad alegando que el daño del pasajero fue provocado por la mala conducta de un tercero.

Atendiendo al CM, la responsabilidad del transportista aéreo por los daños provocados es, objetiva limitada cuando la cuantía de los daños no supera 100.000 DEG, y subjetiva ilimitada y con inversión de la carga de la prueba cuando la cuantía de los daños

superen los 100.000 DEG, pues así se desprende a tenor de los artículos 17.1 y 21.1 CM.

En el art. 20 se regula la causa de exoneración total o parcial del transportista, cuando una acción u omisión indebida del pasajero sea la causante del daño o haya contribuido a él. En estos casos corresponde al transportista la carga de la prueba.

Cuando la cuantía de los daños sea hasta 100.000 DEG , solo cabe la exoneración si el transportista prueba que el pasajero fue el causante de los daños o contribuyó a su producción. Cuando se de el caso, que la cuantía supera los 100.000 DEG, se da la exoneración si el transportista prueba que el pasajero perjudicado o un tercero han sido los causante del accidente o han contribuido a ello.

El transportista es responsable, si en su actuación ha habido dolo o culpa, y en él recae la carga de probar la ausencia de estos. De la redacción de los art. 17 y 20.1 del CM se deduce que la responsabilidad del transportista aéreo por los daños físicos a los pasajeros es subjetiva.

La LNA , establece la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de daños en sus artículo 120 y 121.¹⁸

La limitación queda regulada en el art. 117, y es el propio transportista el encargado de demostrar la ausencia de dolo o culpa, esta responsabilidad objetiva debe matizarse con los límites de la cuantía a indemnizar. En cambio la responsabilidad ilimitada a la que alude el art. 121, hace responsable al transportista si se demuestra que ha habido culpa grave o dolo.

¹⁸ Art. 120. La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia.

Art. 121. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderá de 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.

El RD 37/2001¹⁹ amplía la cuantía de las indemnizaciones prevista para art. 117 de la LNA, que están fijadas en 100.000 DEG para los supuestos de muerte o incapacidad total permanente, hasta el límite de 58.000 DEG por incapacidad permanente y hasta el límite de 20.000 DEG por incapacidad parcial temporal.

La ST del Tribunal Supremo de 18 de julio de 2011, siniestro con fallecimiento de pasajeros y la responsabilidad del porteador. En ella, se está ejercitando contra la acción de responsabilidad del art. 28 del CV por responsabilidad objetiva del transportista, denunciando la inaplicación de la limitación de responsabilidad prevista en el art. 22, en relación con el art. 25 del mismo convenio. En el art. 25 se especifica cuando no tendrán lugar los límites de responsabilidad cuando se prueben unos determinados comportamientos del transportista. La sentencia recurrida, considera que la tripulación no se encuentra dentro de las conductas establecidas del art. 25 del CV, porque entiende que no se puede reprochar a la tripulación una conducta dolosa, o conducta asimilable en la producción del accidente aéreo. Lo cierto, así lo reitera la sentencia “ *que no ha resultado acreditado que la conducta de los pilotos de la compañía aérea demandada se hallara dentro de las conductas del art. 25, que permitiese la inaplicación de los límites.*”

Los pilotos no infringieron de una forma voluntaria el deber jurídico impuesto por la normativa del vuelo, haciendo lo que no debían hacer, ni actuaron con conocimiento de la probable causación del daño, que es lo que exige la norma convencional para superar el referido límite de responsabilidad.

Otra ST del Tribunal Supremo de 3 de septiembre de 2012, en el primero de sus fundamentos de derecho relata que la causa del accidente fue la ejecución por los pilotos del *Yakovlev* de un intento de aterrizaje de un modo técnicamente inadecuado a las circunstancias concurrentes.

5.2 Retraso en la llegada de los pasajeros.

El concepto de retraso no es un concepto fácil de concretar, pues en los contratos no viene establecido a partir de que momento es exigible el cumplimiento de la obligación. De esta manera las compañías aéreas intentan eludir la responsabilidad porque incluyen en sus condiciones generales cláusulas en las que se especifica que los horarios de los billetes o los que se publican en el aeropuerto no forman parte del contrato de

¹⁹ Actualiza la cuantía de las indemnizaciones previstas en la LNA.

transporte, que no están garantizados o que pueden ser modificados sin previo aviso a los pasajeros. Estas cláusulas, resultan contrarias no solo a lo establecido en la normativa internacional reguladora del transporte aéreo, a la LGDCU y en el art. 1256 de nuestro Cc, como por Tribunales de otros países por ser una violación al artículo 23 CV, por todo ellos son consideradas nulas.²⁰

Aun cuando no venga estipulado en el contrato un término prefijado respecto a los horarios no se descarta la responsabilidad del transportista por retraso porque puede deducirse, a pesar de no haber sido fijado expresamente por otras fuentes. Tales fuentes son, una norma legal, una costumbre o un uso. Ahora bien, en el supuesto de una ausencia absoluta sobre la previsión del término se acudirá al concepto de “plazo razonable”, esto resulta del cálculo efectuado sobre el tiempo previsible que se emplea en ese tipo de transporte siempre que se realice en condiciones similares (tipo de aeronave, distancia recorrida, peso de la carga, etc.) Es indispensable para poder aplicar el concepto de “plazo razonable” la determinación del momento en que comienza a contarse dicho período, lo cual implica la existencia de algún pacto relativo a la hora inicial u hora de partida, o cualquier otro medio que permita fijarlo.

La cuestión, está en la delimitación de cuando un retraso es anormal para que nazca la responsabilidad del transportista. Para ello, es necesario acudir a la jurisprudencia de cada país aunque en el caso español no se cuenta con una jurisprudencia consolidada.

Para solventar esta laguna, hay que acudir a las propuestas formuladas por la doctrina. Una escala aceptable sería, un retraso del 25 por ciento de la duración en los vuelos de una hora (15 minutos), del 20 por ciento en los vuelos de entre dos y cuatro horas (24 - 30 minutos)²¹. Otra escala propone establecer un período temporal fijo para cada

²⁰ Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio será nulo y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

²¹ GIEMULLA, Elmar. SCHMID, Ronald y EHLERS, Nikolai.

vuelo, que podría ser de 20 minutos y añadirle un porcentaje reducido sobre el tiempo del vuelo ²².

El Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, establece las normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso en los vuelos, y por otro lado se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91. Ha de estimarse, como gran retraso el de dos horas o más en el caso de los vuelos de menos de 3.500 km o de cuatro horas o más, en el de los vuelos de 3.500 km o más.

Hay que destacar que a pesar de todo lo expuesto, el transportista puede comprometerse a un cumplimiento estricto del horario, garantizando al pasajero la llegada a su destino en el tiempo acordado.

5.2.1. Causa del retraso.

No todo incumplimiento por un retraso conlleva que se produzca un daño que la compañía aérea tenga que indemnizar. Las causas más frecuentes²³ son; las relacionadas con la meteorología, esta podrá ser una causa de exoneración del transportista, ya que se puede calificar como una causa mayor externa a él, por otro lado la relacionada con el funcionamiento técnico de la aeronave también con fines exoneratorios hacia el transportista, pero con la posibilidad de que no siempre sea así, ya que es exigible al transportista el que mantenga sus aparatos en buen estado²⁴. Esta teoría se basa en que, “los retrasos debidos a problemas del aparato son atribuibles directamente a la compañía aérea sin que pueda argumentarse sin más, que sería muy costoso tener aparatos de reserva, pues <<(…) *entra de lleno en la diligencia y la actividad propia de la compañía responder del buen estado de sus aparatos* (...)>>.” Otra de las causas establecidas, es la congestión del tráfico aéreo debido a la mala programación de vuelos que puedan ser asumidos por parte del aeropuerto o de una huelga de controladores. Siguiendo al autor BERCOVITZ, esta causa también sería imputable al transportista aéreo, ya que al ser su propia actividad la que congestiona, es un supuesto en el que el

²²Tesis formulada por BERCOVITZ ÁLVAREZ, Germán. “Estudio sobre la responsabilidad de las compañías aéreas por incumplimiento de horarios”.

²³ Enumeración similar de causas del retraso en MAPELLI LÓPEZ, Enrique, “ Air Carriers Liability in Cases of Delay”, y BERCOVITZ ÁLVAREZ, Germán.

²⁴ Teoría de BERCOVITZ ÁLVAREZ, Germán.

mismo sujeto crea el riesgo y que se beneficia de él. A este caso podríamos aplicar la “doctrina del riesgo”, defendida por el Tribunal Supremo. La ST del TS número 533/2000 de 31 mayo, por un retraso injustificado del vuelo, con horas de tensión, incomodidad y molestias producidas por demora de ocho horas. Otra ST de la SAP de Barcelona es debido a un retraso en que se demuestra que el riesgo es intrínseco a la actividad del transportista, de fecha de 25 de enero de 2012, número 12.

Entre las causas mas frecuentes no podemos olvidar, los problemas administrativos del vuelo como pueden ser la preparación de documentos, carga del catering, etc. , esta causa no puede ser una excusa exoneratoria porque el transportista tiene el deber de preverlo. Por razones de seguridad extraordinarias también se puede dar el retraso (excluyendo de este apartado las mediadas procedimentales ordinarias que forman parte del *iter* natural de cualquier vuelo) y actos delictivos. La huelga de los pilotos o cualquier otro colectivo laboral del personal del vuelo también es una de las causas de retraso. Y por último, causas atribuibles a la propia organización de la compañía aérea, como la espera de la llegada de otro avión para que los pasajeros puedan efectuar el enlace.

Sea cual sea la causa que origine el retraso, no lleva aparejada el inmediato nacimiento de responsabilidad contractual.

En el caso de grandes retrasos se establece un régimen específico de asistencia aplicable²⁵. Por gran retraso se entiende, en base a la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, aquél en que la hora de salida del vuelo se aplaze dos horas o más, en el caso de los vuelos de menos de 3500 kilómetros ; o cuatro horas o más, en el de los vuelos de 3500 km o más. Si bien cabe mencionar a modo de ejemplo, la ST de la SAP de Madrid, Sección 28, número 356/2013 de 13 de diciembre, sobre responsabilidad contractual del transporte aéreo por daño moral y material en el retraso de las horas de embarque. Se hace alusión a la zozobra sufrida por los pasajeros en los retrasos aéreos.

5.3 Incidentes en el equipaje: Averías, destrucción o pérdida.

²⁵ Reglamento (CE) nº 261/2004.

Tres son las categorías de equipaje: en primer lugar, el equipaje de mano que es el que permanece a lo largo de todo el transporte aéreo bajo la custodia y posesión del pasajero. Cada compañía determina los objetos que pueden constituir equipaje de mano, sometidos generalmente a límites de volumen y de peso. Por otro lado, el equipaje facturado, aquel de cuya custodia se hace cargo exclusivamente el transportista, que emitirá una etiqueta de identificación de equipaje por cada bulto facturado. Y por último, el equipaje con declaración especial de interés, es aquel cuyo especial valor se declara al transportista y por el cual se paga una tasa extraordinaria, para que en el caso de incidencia no se apliquen los límites indemnizatorios ordinarios.

Cada pasajero tiene la libertad de determinar los artículos concretos que desee incluir en los distintos tipos de equipajes mencionados anteriormente, pero esta libertad se limita por razones de seguridad. Estas limitaciones están recogidas en las Condiciones Generales de Transporte de las compañías aéreas.

En este apartado, es importante tener presente cuando empieza y acaba la responsabilidad del transportista por su depósito y custodia. Pues hay varias posturas según los autores, alguno se pronuncia a favor de la consideración del transporte de equipajes como un contrato independiente, concretamente en los casos en que el equipaje excede por peso o volumen, el cual se tiene que pagar aparte, del que se puede transportar gratuitamente.²⁶

Siguiendo el manual de María Jesús Guerrero Lebrón, la responsabilidad del transportista comienza desde que los bultos constitutivos de equipaje se ponen a su disposición, y subsiste en tanto este no los coloque de nuevo a disposición del pasajero. Es decir, el período temporal que abarca desde que se facturan o registran. El transportista es responsable del daño causado al equipaje facturado por la sencilla razón de que el equipaje facturado se halla bajo la custodia del transportista, a no ser que el daño se deba a su propia naturaleza, defecto o vicio propio de la cosa. En este caso no se permite exoneración por parte del transportista probando que el daño no resulta imputable a una actuación u omisión suya o de sus dependientes, sino que se exige que sea el transportista quien asuma la responsabilidad frente a los pasajeros (art. 17.2 CM)

²⁶ Opinión de TAPIA SALIMNAS, Luis, Derecho aeronáutico.

6. CONCLUSIÓN

Es muy importante la existencia de unas medidas para favorecer el cumplimiento de la normativa y así los pasajeros tener una mayor protección, cuando en el transporte aéreo la responsabilidad esta sometida a unos límites indemnizatorios, que en algunas ocasiones pueden considerarse bajos. Es necesario que los pasajeros tengan conocimiento de estos límites indemnizatorios para que, cuando lo consideren necesario o conveniente suscriban un seguro adicional. Además de esta manera se está propagando que las compañías aéreas compitan en un mercado transparente, en el que los consumidores sean conocedores de las condiciones y puedan elegir libremente ²⁷.

Para exigir responsabilidades al transportista aéreo por cualquiera de las causas objeto de este trabajo, queda legitimado el viajero o el pasajero o, en caso de que éste hubiese fallecido, sus causahabientes.

Unas de las formas que garantiza que las aerolíneas cumplirán sus obligaciones en materia de responsabilidad es imponiéndoles la suscripción de un seguro de responsabilidad civil que cubra todos aquellos siniestros de los que deben responder. A nivel comunitario el mantenimiento de la cobertura de un seguro de responsabilidad civil viene exigido en la normativa que se ocupa de regular los requisitos para la concesión de licencias “Reglamento CE nº 2407/1992 del Consejo, de 13 de julio”, y también en el Reglamento (CE) nº 2027/97, que establece que las compañías aéreas deberán estar aseguradas como mínimo hasta 100.000 DEG por pasajero y ulteriormente hasta un límite razonable.

Con el objetivo de establecer los tipos de riesgo y las cuantías de las coberturas se ha redactado el Reglamento (CE) nº 785/2004 de 21 de abril, sobre los requisitos de seguro de las compañías y operadores aéreos. Este Reglamento exige que el seguro de responsabilidad civil cubra con respecto a los daños ocasionados a los pasajeros un mínimo de 250.000 DEG por pasajero; el seguro de responsabilidad civil para cubrir los daños causados a los equipajes debe ser como mínimo de 1000 DEG por pasajero en las operaciones comerciales. Estos límites no se aplicarán a los vuelos sobre el territorio de

²⁷ BOTANA AGRA, Manuel, *La ilimitación de la responsabilidad*. El art. 6 del Reglamento (CE) nº 2027/1997 esta imponiendo a las compañías aéreas extracomunitarias una obligación de publicidad negativa, lo que favorece la transparencia de la competencia en el mercado.

los Estados miembros efectuados por compañías aéreas no comunitarias y por operadores que utilicen aeronaves matriculadas fuera de la Comunidad.

La cobertura de responsabilidad civil que debe mantenerse frente a terceros, depende del tipo de aeronave, y está supeditado al peso máximo de despegue.

Para finalizar, debemos tener presente que el tema objeto del trabajo es la materia clave del Derecho privado aeronáutico, pero éste está fuertemente intervenido por los poderes públicos, los cuales deben velar por la protección de los pasajeros. Porque al fin y al cabo, los pasajeros son los que padecen los incumplimientos de este tipo de contrato y por ello han adoptado una serie de medidas para controlar estos incumplimientos para así fomentar el suministro de información adecuada y suficiente a los usuarios del transporte aéreo.

7. BIBLIOGRAFÍA

- MARÍA JESÚS GUERRERO LEBRÓN, *“La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajero*, Valencia 2005.
- BELEN FERRER TAPÍA, *Responsabilidad del transportista aéreo frente al pasajero*, Universitat de les Illes Balears, 2009.
- RICARDO RUEDA VALDIVIA, *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Granada 2002.
- IGNACIO QUINTANA CARLO, prologo de Ignacio Bercovitz , *La responsabilidad del transportista aéreo por los daños a los pasajeros*, Universidad de Salamanca, 1977.
- ENRIQUE MAPELLI LÓPEZ, *El contrato de transporte aéreo internacional : comentarios al Convenio de Varsovia*, Madrid 1968.
- *La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria: especial referencia al Reglamento (CE) 2027/1997*, de DAVID GARRIDO PARENT, Febrero 2006 , artículo doctrinal.