

# LA NOCIÓN DE ACCIDENTE EN LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN EL CONTRATO DE PASAJE AÉREO POR DAÑOS PERSONALES

RAFAEL ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA  
*Profesor T.U. de Derecho Mercantil  
Universidad de Granada*

## **Resumen.**

En el marco del contrato de transporte aéreo de pasajeros, la determinación de los presupuestos que hacen nacer la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, sigue planteando, a tenor de lo dispuesto en su normativa especial, serias dudas interpretativas tanto en la jurisprudencia como entre nuestra doctrina. Entre ellas, precisamente, está la propia noción de lo que debe, a estos efectos, entenderse por “accidente”, habida cuenta de que la normativa no nos ofrece una definición expresa al respecto. Aún identificando el accidente como la causa última del daño, y no con el daño en sí, no todo hecho que termine provocando la muerte o las lesiones en un pasajero debe merecer aquella calificación. La noción de accidente engloba aquellos sucesos que, directamente relacionados con las operaciones y la utilización de la propia aeronave como medio de transporte, provoquen un daño. La identificación, en este sentido, con los accidentes aéreos es indudable. Las dudas, sin embargo, se centran en aquellos otros sucesos que, ante un desenvolvimiento normal del vuelo en sí, puedan provocar un daño al pasajero. Pues no cabe duda de que la legislación especial también hace responsable a las compañías aéreas de los accidentes que tengan lugar, no sólo a bordo de la aeronave, sino en las operaciones de embarque y desembarque.

## **Palabras clave.**

Transporte aéreo, accidente, pasaje aéreo, responsabilidad civil.

## **Sumario.**

1. La responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidente en la normativa especial. 2. El accidente como presupuesto de la responsabilidad del transportista. 3. La noción de accidente: 3.1. La causa del daño y el criterio de imputación. 3.2. El accidente como evento relacionado con el transporte aéreo: a) la noción de accidente vinculada a la utilización y a las operaciones de la aeronave. b) la extensión de la noción de accidente a otros eventos no directamente relacionados con las operaciones de la aeronave. 4. Conclusiones. 5. Bibliografía.

## 1. La responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidente en la normativa especial

El supuesto de accidente que provoque la muerte o lesiones del pasajero, es uno de los que se encuentran expresamente regulados en las distintas disposiciones que, con carácter especial, regulan la responsabilidad del transportista en el marco del transporte aéreo de pasajeros.

El Reglamento (CE) 2027/1997, de 9 de octubre, por el que se regula la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje<sup>1</sup>, antes de ser modificado por el Reglamento (CE) 89/2002<sup>2</sup>, establecía que en él quedaban reguladas “las obligaciones de las compañías aéreas de la Comunidad en relación con la responsabilidad con respecto a los pasajeros en caso de accidente, por daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por un pasajero, *cuando el accidente que haya causado el perjuicio* haya ocurrido a bordo de una aeronave o en el curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque” (cfr. art. 1)<sup>3</sup>.

Tras su modificación, cuando el Reglamento (CE) 2027/1997 se remite al Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional firmado en Montreal de 28 de mayo de 1999<sup>4</sup> (en adelante, CM), se vuelve a responsabilizar al transportista aéreo pero, a tenor de lo dispuesto en el Convenio de Montreal, “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” (art. 17.1 CM)<sup>5</sup>.

1. DOCE L núm. 285, de 17 de octubre de 1997.

2. DOCE L núm. 140, de 30 de mayo de 2002.

3. El artículo 3.1.a) también nos hablaba de “la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria por los daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal por un pasajero *en caso de accidente*”.

4. DOCE L núm. 194, de 18 de julio de 2001.

5. Cfr., además, el artículo 28 CM cuando nos dice que “en caso de accidente de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros”.

En la misma línea, el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia de 12 de octubre de 1929<sup>6</sup> (en adelante, CV), dispone que “el porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque o desembarque” (art. 17 CV).

Finalmente, nuestra Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea<sup>7</sup> (en adelante, LNA), también nos habla “*De la responsabilidad en caso de accidente*” (Cap. XIII), haciendo responsable al transportista del daño o perjuicio causado durante el transporte, por muerte, lesiones o cualquier daño corporal sufrido por el viajero (art. 116 1º LNA). La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el *accidente o daño* (art. 120 LNA).

El problema es que la alusión que al “accidente” hace la normativa especial no viene acompañada por una definición expresa de lo que debe entenderse como tal, por lo que la determinación de los hechos que hacen responsable al transportista en el marco de dicha regulación particular pasa por representar una de las cuestiones más discutidas en lo que respecta a la responsabilidad del transportista en el pasaje aéreo<sup>8</sup>. Y ello a pesar de su relevancia, pues resulta esencial a los efectos de aplicar la normativa especial que regula la responsabilidad civil en el transporte aéreo y de garantizar la uniformidad que en este ámbito se pretende,

---

6. Ratificado por España el 31 de enero de 1930, y publicado en la Gaceta de Madrid núm. 233, de 21 de agosto de 1931.

7. BOE 23 de julio de 1960, núm. 176, p. 10291.

8. Sobre la definición de accidente *vid.*, entre otros, MAPPELI LÓPEZ, E. (1968), *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia*, Tecnos, Madrid, pp. 158 y ss.; VIDELA ESCALADA, F.N. (1976), *Derecho Aeronáutico*, Tomo IV, Volumen A, Editor Víctor P. De Zavalía, Buenos Aires, pp. 19 y ss.; QUINTANA CARLO, I. (1977), *La Responsabilidad del Transportista Aéreo por Daños a los Pasajeros*, Salamanca, pp. 303 y ss.; TAPIA SALINAS, L. (1980), *Curso de Derecho Aeronáutico*, Bosch, Barcelona, p. 538; PARADA VÁZQUEZ, J.D. (2000), *Derecho Aeronáutico*, Industria Gráfica MAE, Madrid, pp. 321 y ss.; BOTANA AGRA, M. (2001), *La ilimitación de responsabilidad del transportista aéreo comunitario por daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del Reglamento (CE) 2027/1997*, Madrid, pp. 41 y ss.; DONATO, A.M. (2002), “Comentario al artículo 17 del Convenio de Montreal”, *Transporte Aéreo Internacional. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional. Montreal 1999*, Buenos Aires, pp. 191 y ss.; y BUSTOS MORENO, Y.B. (2003), *La responsabilidad civil en la navegación aérea. Los daños a terceros*, Dykinson, Madrid, pp. 27 y ss.

uniformidad que sin lugar a dudas puede verse comprometida habida cuenta de las distintas interpretaciones que en los diferentes foros puedan alcanzarse de la noción de accidente y del momento en que éste tiene que producirse.

## 2. El accidente como presupuesto de la responsabilidad del transportista

Podría entenderse, *prima facie*, que el accidente es el daño en sí, manejando precisamente una de sus acepciones posibles e, incluso, como así parece desprenderse expresamente de algunas de las disposiciones referenciadas. De hecho, el art. 120 LNA dispone que “la razón de indemnizar tiene su base objetiva en el *accidente o daño*”.

A nuestro entender, sin embargo, esta interpretación no resulta sostenible. En lo que respecta a la normativa convencional, porque si tenemos que estar para la interpretación del concepto de accidente no sólo al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos, sino también a su contexto, teniendo en cuenta su objeto y fin, al sentido especial -si esa ha sido la intención de las partes- y, como mecanismo complementario, a los trabajos preparatorios<sup>9</sup>, el término accidente alude más bien al evento causante del daño y no al daño en sí<sup>10</sup>. Esa noción de

---

9. Debemos recordar que, conforme a la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, de 23 de mayo de 1969, un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin (art. 31.1). El contexto comprenderá, además del texto, incluidos su preámbulo y anexos: a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado; y b) todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al tratado (art. 31.2). Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta: a) todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones; b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado; y c) toda forma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes (art. 31.3). Y, que se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes (art. 31.4). Además, se podrán acudir a medios de interpretación complementarios, y en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, cuando la interpretación dada conforme a los criterios precedentes: a) deje ambiguo u oscuro el sentido; o b) conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable (art. 32).

10. De hecho, en lo que respecta a los trabajos preparatorios del CV, debemos destacar como en el borrador del Convenio de Varsovia presentado por el *Comité International Technique d'Experts Jurifiques Aériens* (CITEJA) no se recogía el término “accidente”, haciendo responsable a las compañías aéreas “en caso de

accidente, como causa del daño, cabe entender que también está presente en la norma nacional, cuando precisa que “a los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque o desembarque” (art. 115 LNA).

El hecho de que el transportista sea responsable en caso de accidente, no debe dar lugar a afirmar que por cualquier tipo de menoscabo en la integridad física del pasajero deba responder el transportista. El accidente no puede identificarse con el daño en sí, pues en otro caso se haría responsable al transportista aéreo de los daños provocados en caso muerte o lesiones sufridas por el pasajero con independencia de la causa que las provocó, sin más requisito que el espacial y temporal fijado por la normativa, es decir, de que hayan tenido lugar a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque<sup>11</sup>. La compañía aérea asume, por el contrato de transporte, la obligación de trasladar de manera incólume el pasajero de un lugar a otro, desde el punto de partida al de destino, y debe responder en caso contrario; pero no por ello debe asumir cualquier clase de riesgo, aunque sea completamente ajeno a su actividad<sup>12</sup>. Ello supondría desnaturalizar

---

muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por el pasajero”. El término “accidente” aparecería posteriormente en la revisión del comité de redacción del Convenio.

11. Ni siquiera identificando el accidente con el daño se puede prescindir de la causa de la muerte o las lesiones. Dispone la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, en lo que respecta al seguro de accidentes que “sin perjuicio de la delimitación del riesgo que las partes efectúan en el contrato, *se entiende por accidente 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”. La Sentencia del Tribunal Supremo núm. 264, de 11 de mayo de 2015, estima, a la hora de interpretar el art. 100 LCS que es necesario para concurrir la noción de accidente, que la muerte o la lesión haya sido provocada por una causa externa, no siendo el caso de una muerte natural. Nos dice la mencionada sentencia que teniendo en cuenta “la prueba practicada, especialmente la derivada del dictamen de autopsia y ha tenido también en cuenta la falta de los presupuestos del concepto de accidente que da la ley. Incluso las pruebas que aportó la parte demandante y que se mencionan en este apartado (cansancio, agobio, estrés, tensión continua) no han sido idóneas para acreditar el nexo causal entre ellas y el fallecimiento”.
12. A título de ejemplo, si un pasajero fallece por causa natural durante el vuelo, no parece que sea posible afirmar, sin más, la responsabilidad de la compañía aérea. En este sentido vid. la SAP Madrid (Secc. 28ª), núm. 366, de 11 de diciembre de 2015, para un supuesto de fallecimiento de un bebé de cuatro meses como consecuencia de una insuficiencia cardiorrespiratoria aguda en relación con el síndrome de muerte súbita del lactante (SMSL).

la responsabilidad civil del transportista aéreo, convirtiéndola en una suerte de seguro de daños o accidentes, sin los presupuestos ni caracteres propios de aquella.

De este modo, podemos identificar el accidente, a tenor de lo que dispone la normativa reguladora de la responsabilidad de las compañías aéreas, con la causa de la muerte o las lesiones que, a su vez, provocan el daño indemnizable por aquéllas. En este sentido, y aunque centrada nuestra atención en la noción de accidente que causa el daño indemnizable por el transportista aéreo, por lo que se refiere a este último cabe apuntar que tampoco es una noción carente de controversia en este ámbito. Haciendo una breve referencia a las distintas posiciones mantenidas al respecto, un sector de nuestra doctrina ha considerado que aferrándonos, desde luego, a una interpretación literal de la terminología empleada por la normativa uniforme, la expresión daño o lesión “corporal” determinaría la exclusión de la indemnización cuando lo que concurran sean daños morales y psicológicos<sup>13</sup>. Otra posición ha pasado, sin embargo, por realizar una interpretación

---

13. Se muestra contrario a incluir los daños morales en la lesión corporal al que se refiere el CV, MAPELLI LÓPEZ, E. (1968), *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia*, op. cit., p. 162. En relación al CM, GARRIDO PARENT D. (2006), “La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria: especial referencia al Reglamento (CE) nº 2027/1997”, *Noticias jurídicas*, en <http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho-Civil/200602-4555131901064180.html>, es de la opinión de que se excluyen los daños psicológicos que se deban exclusivamente al desarrollo del transporte, pero sin mediación de fallecimiento o lesión corporal del pasajero. No obstante, en relación al Reglamento (CE) 2027/1997 considera que, a pesar de su modificación por el Reglamento (CE) núm. 889/2002, lo cierto es que sería razonable una interpretación a favor del pasajero considerando aplicable al caso la redacción original del art. 3.1.a) del Reglamento (CE) Nº 2027/1997, la cual, al contemplar el término herida, ofrecía base suficiente para que la indemnización fuese concedida también en caso de daño moral o psicológico, en la medida en que el propio Reglamento de modificación, en su considerando 7, establecía que “*El presente Reglamento y el Convenio de Montreal refuerzan la protección de los pasajeros y las personas a su cargo y no podrá ser interpretado de forma que disminuya su protección respecto de la legislación vigente el día de adopción del presente Reglamento*”. Más recientemente RUEDA VALDIVIA, R. (2010), “Axel Walz c. Clickair, S.A.: ¿Voluntad de asegurar una interpretación uniforme del Convenio de Montreal en la U.E. o protección de los intereses de las compañías aéreas comunitarias en tiempos de crisis?”, *Diario La Ley*, núm. 7435, p. 5, se ha mostrado partidario de la exclusión del régimen convencional en lo que concierne a la responsabilidad por daños morales sufridos por los pasajeros: “Sin duda, tal fue la voluntad del legislador en el CV, ya que no existen indicios de que los redactores del Convenio hubiesen evaluado la posibilidad de indemnizar en el marco de este último los daños emocionales o morales, cuya noción, es más, ni siquiera se conocía en el momento en el que el mismo fue adoptado. Pero es que también se puede decir lo mismo del CM, pues si bien es cierto que en la Conferencia Diplomática en la que éste fue aprobado existió un importante debate respecto a la oportunidad de

extensiva de los términos recogidos en la normativa uniforme convencional para englobar no solo los daños físicos, sino también los morales y psíquicos<sup>14</sup>. También tenemos aquellos que son de la opinión de que los daños morales que puedan derivar de las lesiones o la muerte provocada por un accidente, aún quedando fuera de la regulación convencional, deberán regirse por los instrumentos convencionales en lo que se refiere a los criterios de imputación, exoneración y de alcance de la responsabilidad del transportista aéreo<sup>15</sup>. Y, finalmente, no faltan quienes consideren que es necesario distinguir el presupuesto para el nacimiento de la responsabilidad, que sería el daño físico, del daño indemnizable, y ello porque dentro del ámbito de aplicación de la normativa especial el transportista está obligado a indemnizar todo el daño causado al pasajero y a terceros, tanto los materiales y económicos como los perjuicios morales y psicológicos. El presupuesto para la indemnización del daño moral y patrimonial, eso sí, es que dichos daños estén provocados por la muerte o lesión física del pasajero a causa de un accidente<sup>16</sup>.

En definitiva, la causa del daño es la que debe merecer la calificación de accidente, y no la concurrencia del daño en sí. El accidente debe ser el hecho desencadenante

---

incluir o no el daño moral entre los daños indemnizables, en la versión definitiva del texto convencional no se recogió finalmente ninguna referencia a esta categoría de daños”. El citado autor, no obstante, también reconoce que esta opinión no es la compartida de forma mayoritaria ni por la doctrina ni la jurisprudencia.

14. Considera determinante QUINTANA CARLO, I. (1977), *La responsabilidad del transportista aéreo por daños a pasajeros*, Salamanca, p. 313 y ss.) la alusión al término “herida” (blessure) del CV para englobar no sólo las lesiones físicas sino también las psíquicas. Vid., además, VIDELA ESCALADA F.N. (1976), *Derecho Aeronáutico*, T. IV, Buenos Aires, pp. 434 y ss.
15. Vid. DE PAZ MARTÍN J. (2006), “La responsabilidad en el transporte aéreo internacional: de Varsovia (1929) a Montreal (1999)”, Marcial Pons, Madrid, pp. 382 y ss.
16. Vid. GARRIDO PARENT D. (2006), “La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria: especial referencia al Reglamento (CE) nº 2027/1997”, *Noticias jurídicas*, en <http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho-Civil/200602-4555131901064180.html>. Precisamente, la jurisprudencia norteamericana ha sido proclive a una interpretación amplia del término “lesión corporal”, estimando que los daños psíquicos entran dentro del ámbito de aplicación del art. 17 CV, pero también es cierto que ha sido cuando existen además daños físicos. Vid. AREAL LUDEÑA S. (1997), “El contrato de transporte aéreo”, *Contratos internacionales*, dir. A. Calvo Caravaca y L. Fernández de la Gándara, ed. Tecnos, Madrid, pp. 664 y 665; y RUEDA VALDIVIA R. (2002), *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Ed. Comares, Granada, p. 169, nota 239, y “Axel Walz c. Clickair, S.A.: ¿Voluntad de asegurar una interpretación uniforme del Convenio de Montreal en la U.E. o protección de los intereses de las compañías aéreas comunitarias en tiempos de crisis?”, *Diario La Ley*, núm. 7435, 2010, pp. 5 y ss.



de la muerte o las lesiones provocadas al pasajero, y la causa última, en definitiva, de los daños producidos e indemnizables. En otros términos, es necesario que concurre la relación de causalidad entre el accidente y la muerte o las lesiones corporales del pasajero, no concurriendo si éstas se han producido al margen del accidente<sup>17</sup>.

### 3. La noción de accidente

#### 3.1. La causa del daño y el criterio de imputación

Sentada esta distinción entre “accidente” y “daño”, se debe precisar qué hechos deben merecer la calificación de accidente. Y, a este respecto, ni cualquier tipo de *hecho* causante de la muerte o las lesiones del pasajero merece el calificativo de accidente ni, menos aún, podemos confundir el criterio de imputación de la responsabilidad con la fase de determinación de las causas que, provocadoras de un daño, hacen responder a la compañía aérea conforme a la normativa especial.

El término *accidente* no debe identificarse con el de *hecho*, pues así cabe deducirlo de la propia normativa convencional. Los convenios hacen referencia, tratándose de la responsabilidad del transportista en caso de muerte o lesiones, al término *accidente* que ha causado el daño (arts. 17 CV y 17.1 CM)<sup>18</sup>. Sin embargo, cuando se ocupan de la responsabilidad por daños causados al equipaje, se refieren al *hecho* que ha causado el daño (arts. 18 CV y 17.2 CM). Y la utilización del término *accidente*, en lugar del de *hecho*, lo que hace es restringir los

17. Vid. BOTANA AGRA, M. (2001), *La ilimitación de responsabilidad del transportista aéreo comunitario por daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del Reglamento (CE) 2027/1997*, Madrid, pp. 50 y 51.

18. En lo que respecta al CV no faltaron las propuestas de sustitución, en lo que a los daños personales se refiere, del término “*accident*” por el más amplio de “*occurrence*”. El primer término, por ejemplo, englobaría el supuesto de que un pasajero ataque a otro, el segundo no.

El Protocolo de La Haya, finalmente, no sustituiría el término de accidente. Posteriormente, art. 17 CV, en la redacción propuesta por el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 8 de marzo de 1971, sustituía el término “accidente” por el de “hecho”, queriendo equiparar la causa de los daños personales con la de los daños en los equipajes (del art. 18 CV). El Protocolo de Guatemala, no entraría en vigor y, posteriormente, el CM no abandonará el término de “accidente”.



supuestos que pueden dar lugar a la responsabilidad del transportista por daños personales del pasajero<sup>19</sup>.

Por otro lado, y en lo que respecta al criterio de imputación, la legislación especial opta con la finalidad de tutelar el interés de los pasajeros, bien por un sistema de responsabilidad objetiva, bien por un sistema de responsabilidad basado en la culpa presunta<sup>20</sup>, fijando además, y para contrarrestar el agravamiento que tal sistema de responsabilidad supone para el transportista, unos límites máximos de responsabilidad, que van a facilitar la cobertura de los riesgos derivados de accidente mediante la técnica del seguro<sup>21</sup>.

Así, la responsabilidad del transportista que recoge la LNA es una responsabilidad objetiva aunque limitada. Como dispone la LNA, “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

- 
19. Sobre el debate que suscitó respecto al CV, y las implicaciones que sobre la extensión de la responsabilidad del transportista por daños personales, habría de tener la utilización de los términos “*occurrences*” o “*event*”, frente a “*accident*”, vid., ampliamente, WEIGAN, T. (2001), “Accident, exclusivity, and passenger disturbances under the Warsaw Convention”, *American University International Law Review*, 16, núm. 4, pp. 914 y. ss.
  20. En ello influye, como señala ARROYO MARTÍNEZ, I. (2001), “El empresario de la navegación”, Uría-Menéndez, *Curso de Derecho Mercantil*, Madrid, Tomo II, p. 1414, la creación del riesgo y la dificultad técnica de conocer las verdaderas causas del siniestro, agravando así la prueba del perjudicado.
  21. La regulación de la responsabilidad del transportista aéreo viene acompañada de la obligación de su aseguramiento. Vid. arts. 126 y 127 LNA y art. 50 CM. También el art. 3.2 del Reglamento (CE) 2027/1997 impone a las compañías aéreas comunitarias, obligadas a suscribir un seguro por el art. 7 del Reglamento CEE núm. 2407/1992 del Consejo, de 23 de julio, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas, el deber de estar aseguradas hasta un nivel adecuado que garantice que las personas con derecho a indemnización puedan recibir el importe íntegro de la indemnización que les corresponda (Reglamento (UE) nº 285/2010 de la Comisión de 6 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos). Como recientemente ha señalado la SAP Barcelona (Secc. 15ª), núm. 165, de 12 de julio de 2016, cuando el Reglamento 785/2004 fija la cobertura mínima del seguro con respecto a la responsabilidad por pasajeros en 250000 DEG, lo que hace no es fijar el límite máximo de la responsabilidad objetiva, sino el límite mínimo del aseguramiento obligatorio. Y en la medida en que la responsabilidad objetiva de las compañías aéreas como consecuencia de un accidente es verdadera responsabilidad, aunque no nazca de la culpa sino solo del riesgo, el seguro que la cubre es un seguro de responsabilidad y no un seguro de personas, como el seguro de vida (FJ 4º).

obraron con la debida diligencia” (art. 120)<sup>22</sup>. Los límites de las indemnizaciones, sin embargo, no operarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista u operador o de sus dependientes, en la que exista *dolo* o *culpa grave* (art. 121)<sup>23</sup>. Tampoco operarán los límites frente a la persona que utiliza la aeronave sin el consentimiento del transportista o propietario, respondiendo éste subsidiaria y limitadamente si no demuestra que le fue imposible impedir el uso ilícito (art. 122).

El Reglamento (CE) 2027/1997, antes de ser modificado por el Reglamento (CE) 889/2002, establecía en su art. 3 una responsabilidad objetiva y limitada. Nos decía que “la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria por los daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal por un pasajero en caso de accidente, no estará sujeta a ningún límite financiero ya sea legal, convencional o contractual” (art. 3.1.a), y añadía que “con respecto a cualquier daño y hasta un importe equivalente en ecus de 100.000 DEG, las compañías aéreas comunitarias no podrán excluir o limitar su responsabilidad demostrando que ellas y sus agentes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el perjuicio o que les resultó imposible adoptar dichas medidas” (art. 3.2). La compañía, no obstante, podía ser total o parcialmente eximida de su responsabilidad, de conformidad con el Derecho aplicable, si la compañía aérea comunitaria probare que el perjuicio fue causado por la negligencia del pasajero lesionado o fallecido o ésta contribuyó a aquel (art. 3.3). Tras su reforma en el 2002 para adaptarlo al CM, el art. 3.1 del Reglamento (CE) 2027/1997 se remite directamente para la determinación de la responsabilidad de la compañía aérea a las disposiciones del CM, sin perjuicio de regular otros aspectos, como ocurre con el derecho del pasajero al pago anticipado de la indemnización para cubrir las necesidades inminentes (art. 5).

En el CV la responsabilidad del transportista es limitada y por culpa presunta, pues el pasajero no tiene que probar la negligencia del transportista. El transportista “es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o

---

22. La limitación de la responsabilidad se establece en función a si estamos en un supuesto de incapacidad parcial permanente (hasta 58000 DEG), o de incapacidad parcial temporal (hasta 29000 DEG). En caso de muerte o incapacidad total permanente se fija en 100000 DEG (art. 117 LNA).

23. Vid. SAP Málaga (Secc. 6ª) 30-6-2006, que aplica la LNA para un vuelo Melilla-Málaga operado por Air Nostrum que se precipita por un fallo en el motor, y estima la culpa de la compañía aérea porque se aprecia una grave actuación negligente de la tripulación.

cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque” (art. 17 CV). El transportista, no obstante, no será responsable si prueba “que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas” (art. 20.1 CV)<sup>24</sup> o “que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo”, en cuyo caso, “el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones de su propia Ley, descargar o atenuar la responsabilidad del porteador” (art. 21.1 CV). La responsabilidad del transportista, por otro lado, se limita con relación a cada viajero. En el transporte de personas la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma de 125.000 francos oro o francos Poincaré (art. 22.1 CV)<sup>25</sup>. En la práctica, aunque estos límites representan una frontera que no puede traspasarse, las transacciones que han tenido lugar entre las compañías aéreas y las víctimas de accidentes ocurridos durante el transporte o sus causahabientes, así como las numerosas resoluciones judiciales dictadas en esta materia, las indemnizaciones suelen alcanzar el tope máximo, salvo en casos de lesiones de menor importancia<sup>26</sup>.

24. Por “comisionados”, a los efectos del art. 20.1 CV, se entenderán no solo los que realizan sus funciones en el marco de un contrato de comisión sino, más ampliamente, a cualquier dependiente que actúe por cuenta del transportista, sea vinculado a éste por una relación de naturaleza laboral (auxiliares), o de naturaleza mercantil (colaboradores independientes del transportista).

25. No obstante, la insuficiencia de los límites establecidos originariamente en el CV motivaron su revisión por el Protocolo de La Haya de 1955, que doblará los límites de indemnización por daños a los pasajeros establecidos en el CV. Por otra parte, el patrón utilizado inicialmente por el CV para la determinación del límite de la indemnización era el franco francés. Sin embargo, con la crisis de los años setenta, el precio del oro comenzó a fluctuar libremente, por lo que perdió su ventaja de estar a salvo de las oscilaciones del mercado de divisas. Además, ya en 1944, con la creación del Fondo Monetario Internacional habían surgido dificultades, puesto que existía un precio oficial del oro fijado por los EEUU y al mismo tiempo el precio del oro fijado libremente por el mercado, por lo que la jurisprudencia aplicaba uno u otro indistintamente. Para evitar estos problemas los Protocolos de Montreal núms. 1º, 2º y 3º de 25 de septiembre de 1975 transformarán el original patrón monetario en Diarios Especiales de Giro (DEG) según la definición del Fondo Monetario Internacional. Vid. MARTÍNEZ SANZ, F. (2002), *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera*, Comares, Granada, pp. 360-362, y PETIT LAVALL, M. V. (2003), “El retraso en el transporte aéreo de pasajeros”, *Derecho de los Negocios*, núm. 158, p. 19.

26. Como señala MAPELLI LÓPEZ, E. (2003), “Historia de la limitación de responsabilidad en el transporte aéreo”, *Libro Homenaje a Diez Picazo*, Tomo II, Civitas, p. 2408.

Frente a la responsabilidad limitada y por culpa presunta que básicamente recoge el CV, el CM prevé un régimen de responsabilidad de dos niveles en caso de muerte o lesión de un pasajero en el transporte aéreo. Si el daño no excede de 113.100 DEG<sup>27</sup> por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad (art. 21.1 CM). En este caso, “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” (art. 17.1 CM). Si el daño excede de 113.100 DEG, el transportista no será responsable si prueba que aquél no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes, o que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero (art. 21.2 CM)<sup>28</sup>. En uno y otro caso, el transportista podrá exonerarse total o parcialmente de su responsabilidad si prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero, de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él (art. 20 CM). Nada impide, por otra parte, que el transportista estipule en el contrato de transporte otros límites más elevados que los previstos en el Convenio, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad (art. 25 CM). No obstante, toda cláusula que tienda a exonerar al transportista (tanto contractual, como de hecho)

27. En la medida que el art. 24 CM establece que el Depositario (OACI) revisará los límites de responsabilidad cada cinco años, debiendo efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del Convenio, se procedió con efectos desde el 30 de diciembre de 2009 a actualizar la cantidad inicial de 100.000 DEG, fijándola tras la revisión por la OACI en 113.100 DEG (vid. BOE de 17 de diciembre de 2010, núm. 306).

28. En opinión de GUERRERO LEBRÓN, M. J. (2003), “La normativa aplicable en Europa en materia de responsabilidad de las compañías aéreas por daños en los pasajeros”, *Derecho de los Negocios*, Año 14, núm. 150, p. 12, y RUEDA VALDIVIA, R. (2002), *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Ed. Comares, Granada, p. 166, a tenor del considerando núm. 11 del Reglamento 889/2002, por el que “*las compañías aéreas comunitarias no deben poder acogerse al apdo. 2º del art. 21 CM, salvo que prueben que el daño no se debió a negligencia y otro acto u omisión ilícito de la compañía o de sus empleados o agentes*”, se deduce, pese a la remisión del Reglamento (CE) 2027/1997 al régimen de responsabilidad del CM, el deseo del legislador comunitario de impedir que las compañías aéreas comunitarias puedan excluir su responsabilidad mediante la prueba de que el daño sufrido por el pasajero obedeció únicamente a la negligencia de un tercero o a cualquier otra acción u omisión indebida de este último.

de su responsabilidad, o a fijar un límite inferior al establecido en el Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Convenio (arts. 26 y 47 CM).

De este modo, aunque el criterio de la imputación de la responsabilidad del transportista pueda ser objetivo, ello no nos puede llevar a la conclusión de que deba responder de todos los daños en caso de lesión o muerte del pasajero, identificando la imputación objetiva con la causalidad objetiva. Y ello, a pesar de que en nuestra jurisprudencia no han faltado los pronunciamientos en los que parece acometerse una interpretación de la responsabilidad del transportista en este sentido. Así, la SAP Asturias núm. 189/2000 (Secc. 4ª), de 12 de abril, en un caso de lesiones en un vuelo internacional afirma que, dada la naturaleza objetiva de la responsabilidad del transportista “resulta innecesario entrar en el análisis de si las lesiones que la demandante sufrió cuando otra pasajera cayó sobre ella, se debieron en última instancia a una turbulencia o a otra clase de incidente”. También la SAP Las Palmas núm. 180/2005 (Secc. 4ª), de 29 de abril, en un supuesto de caída en el interior de un avión con lesión consistente en un esguince de rodilla derecha a causa de haber sufrido un traumatismo, por caída o torcedura, en el momento en que la pasajera procedía a tomar su asiento, de regreso al baño, nos dice que debe responder la compañía aérea pues, aunque no se acredita que la lesión sea debida a turbulencias o movimientos bruscos del avión o a un hecho ajeno a la propia dinámica del vuelo o transporte aéreo, se afirma que no se acredita que ello se debiera a culpa o negligencia de la propia lesionada apelando a la responsabilidad objetiva del artículo 115 LNA (FJ 3º). Señala, además, que “no habiendo constancia de la culpa exclusiva de la pasajera ni de que concurriera con su propia culpa o negligencia a la producción del evento dañoso no puede decirse infringido el artículo 3, apartado 3, del Reglamento (CE) núm. 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, pues la compañía aérea no prueba que el perjuicio fue causado por negligencia de la pasajera lesionada o que ésta contribuyó a aquél, al objeto de su exención total o parcial de responsabilidad. La entidad transportista está obligada a trasladar indemnes a los viajeros de un lugar a otro y no ha acreditado que la causa de la lesión de la apelada se debiera a un hecho totalmente

extraño al hecho del transporte aéreo. Es más negó que la pasajera sufriera lesión alguna durante el vuelo circunstancia suficientemente probada en los términos descritos en el anterior fundamento jurídico”. En igual sentido se viene a expresar la SAP de Madrid (secc. 21ª), de 21 de noviembre de 2002 ante un supuesto en el que, en el curso de un vuelo, se procedió por el servicio de azafatas de la compañía a servir un desayuno a los pasajeros del mismo, sirviéndose al pasajero un café en un vaso que se colocó en la bandeja reposaplatos situada delante del asiento, que se encontraba anclada en el respaldo del asiento inmediatamente anterior al que él ocupaba y, debido a un brusco movimiento del pasajero que ocupaba el asiento delantero, el café acabó derramándose sobre sus órganos genitales. En el caso en cuestión, además, quedó acreditado que la lesión resultó agravada por el hecho de que el pasajero no recibiera una rápida asistencia, pues al requerir el pasajero ayuda a la azafata, ésta lo que le proporcionó fueron unos cubitos de hielo en una servilleta indicándole que se los aplicara en la zona afectada, lo que así hizo, y posteriormente, tras indicarle que esperara a tomar tierra para que le asistieran, una crema corporal para después del baño. La Sala estimó la responsabilidad de la compañía aérea con base en la siguiente fundamentación: “En efecto, el art. 17 del CV, que unifica las reglas del transporte aéreo internacional, establece que el porteador es responsable de las lesiones corporales sufridas por cualquier viajero por el solo hecho de que el accidente causante de las mismas se haya producido a bordo de la aeronave, e incluso en el curso de las operaciones de embarque y desembarque, reiterándose este principio en los arts. 116.1 y 120 LNA, “lex fori” aplicable igualmente al supuesto que nos ocupa, como se ha venido manteniendo por alguna sentencia de nuestro TS como la de 17 de diciembre de 1990, indicándose en el primero de los preceptos citados que el transportista *es responsable del daño corporal sufrido por cualquier viajero en el curso de un vuelo, fundamentando la razón de esta responsabilidad la segunda de las normas que hemos reseñado en una base objetiva, el propio accidente o daño, procediendo en cualquier caso, incluso en los supuestos de caso fortuito o cuando los empleados del transportista actuaran diligentemente*. Los preceptos que hemos señalado sancionan una estricta responsabilidad objetiva, o por riesgo, ‘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’, como se dice en la sentencia del TS de 17

de diciembre de 1990 a que antes nos hemos referido, y ello salvo culpa exclusiva del propio viajero que sufre un daño o fuerza mayor, en tanto que suceso ajeno o extraño a la explotación de la navegación aérea” (FJ 3º).

Frente a las sentencias anteriores, sigue otra lógica, más acorde con el régimen de responsabilidad previsto por la normativa especial, la SAP Barcelona (Secc. 15ª), de 30 de julio de 2010, ante el supuesto de una grave caída del pasajero al entrar en el lavabo del avión como consecuencia de un brusco y súbito movimiento de éste, golpeándose la parte trasera del cráneo y las vértebras cervicales a consecuencia del cual quedó inconsciente. La fundamentación de la citada sentencia fue la siguiente: “Según el art. 17.1 CM, vigente en España desde el 28 de junio de 2004 y aplicable al caso de autos en virtud de lo que dispone su art. 1, el transportista es responsable del 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 la lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. De la simple lectura del precepto convencional se deriva el carácter objetivo de dicha responsabilidad. *Sin embargo ese carácter objetivo 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.* Esto último se deduce de la propia dicción del precepto, como análogamente, se deduce del art. 115 LNA en el que se señala que a los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma o como consecuencia de las operaciones de embarque o desembarque. *Es por ello que se precisa que los daños deriven o guarden relación de causalidad con la navegación aérea.* La sentencia de primera instancia aplicó e interpretó correctamente el aludido precepto, por lo que no debe apreciarse la impugnación de la parte apelante por una errónea interpretación del citado artículo del Convenio de Montreal” (FJ 2º). Con ese presupuesto, y en la medida en que no se acreditó el nexo causal entre los daños y el accidente, se desestimó la responsabilidad de la compañía aérea: “En el caso que nos ocupa, la actora parte del supuesto de que el daño padecido se produjo por la caída como consecuencia de un brusco y súbito movimiento del avión, sin embargo, la sentencia de primera instancia, ahora apelada, entendió que no existía ese nexo. La revisión de la prueba que efectúa la Sala, diversamente a lo que sostiene la parte recurrente, no revela la existencia de ningún



error en la valoración de la prueba que se denuncia. En primer lugar no se ha acreditado la existencia de un brusco y súbito movimiento del avión que provocara la caída de la actora. La demandada, ya en su escrito de contestación a la demanda, negó que tuviera constancia alguna de la existencia de turbulencias remarcables en el vuelo en que se produjo la incidencia. El testigo de la parte actora, el Dr. Eliseo, señaló que durante el viaje no notó nada remarcable en cuanto a las turbulencias hasta el punto de que pudo trabajar tranquilamente durante todo el viaje. Respecto a la prueba pericial que también aportó la parte demandante, esto es, la declaración del Sr. Jorge, tal declaración testifical debe ser objeto de la sana crítica pues este testigo manifestó tener un cierto grado de amistad con la parte actora que se tradujo en el hecho de haber coincidido con la actora unas 20 veces en diversos lugares. Sin embargo ignoraba la circunstancia de que la actora se hallaba de baja desde el mes de enero de 2005. También existe una contradicción, puesta de manifiesto por la sentencia apelada, consistente en que declaró que antes de ir al lavabo la actora estaba normal. Sin embargo en el doc. núm. 5 de la demanda, en el parte médico consta la frase la paciente se encontró mal en el avión. De ahí que no deba reputarse errónea la calificación de poca fiabilidad que señaló la sentencia recurrida respecto de dicha declaración testifical. En segundo lugar se ha constatado que la parte actora tenía patologías degenerativas severas preexistentes, en particular, tenía antecedentes de crisis de ansiedad y estaba de baja laboral desde el 24 de enero de 2005. Como remarca la parte apelada, en el doc. núm. 16 correspondiente a un parte médico aportado por la parte actora, se observa que el día 31 de mayo de 2006 padeció un cuadro de ansiedad agudo sufrió un síncope con caída a tierra y con lesiones consistentes en conmoción cerebral, contusión cervical y dorsal, y también se lee en dicho informe médico que la paciente se encuentra con la misma patología inicial. En doc. núm. 14 de la demanda se señala que la paciente de 53 años de edad tiene antecedentes médicos de depresión y ansiedad. En los documentos. 8, 9 y 11, adjuntados al escrito de demanda y consistentes en informes médicos, también se hace referencia a la existencia de una patología degenerativa. Es cierto, como señaló la sentencia apelada, que al existir dos pruebas periciales médicas, en principio no cabe dar más preponderancia a la una que a la otra. Sin embargo, no podemos olvidar, al hilo de lo que señalábamos antes, que el perito médico de la parte demandada alude a como probable causa determinante

(del accidente), la patología previa a causa de la cual desarrolló una crisis de ansiedad que condujo a un cuadro sincopal que determinó su caída. También el médico Don. Eliseo, que atendió en el avión a la actora, en su declaración por video-conferencia señaló que fue avisado de que una persona en estado nervioso había caído en el lavabo del avión. Todo lo anterior revela, tal y como ya concluyó la sentencia de 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*” (FJ 3º). Y en la misma línea, pero en referencia al CM, y en un supuesto de fallecimiento de un bebé de cuatro meses como consecuencia de una insuficiencia cardiorrespiratoria aguda en relación con el síndrome de muerte súbita del lactante (SMSL), la SAP Madrid (Secc. 28ª), núm. 366, de 11 de diciembre de 2015, señala que “El hecho de que en el art. 20 se señale la culpa de la víctima como causa de exoneración de la responsabilidad del transportista y en el art. 21.2 se establezca que el transportista no ha de responder por encima del límite resarcitorio establecido en el artículo 21.1 cuando el daño no se debió a negligencia del propio transportista o sus dependientes o se debió únicamente a la culpa de un tercero, no entraña un concepto de ‘accidente’ implícitamente delimitado por el propio Convenio (...). Tales disposiciones se sitúan en un estadio ulterior a la identificación de qué hechos son susceptibles desde un punto de vista objetivo de dar lugar a la responsabilidad del transportista, lo cual opera como un *prius*. De este modo, 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” (FJ 6º).

### 3.2. El accidente como evento relacionado con el transporte aéreo

El término de “accidente” podría identificarse, en primer lugar, con un evento o acontecimiento “inesperado o inusual” que provoca un daño al pasajero<sup>29</sup>. Con

---

29. Precisamente en estos términos, añadiendo la nota de que debe ser “externo”, define el accidente la Corte Suprema en su decisión *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985) en interpretación de lo dispuesto en el CV. En este caso la Corte Suprema entendió que no se puede definir como tal accidente el supuesto de que,

todo, cualquier evento imprevisto o inusual que provoque un daño no puede calificarse de accidente. Dichos sucesos, además, deberán estar en relación directa con el transporte y, en particular, con los riesgos propios que para el pasajero, como usuario, se derivan del aquel. Debe tenerse en cuenta que, incluso en los sistemas objetivos de responsabilidad civil, la reparabilidad de los daños causados viene condicionada a la apreciación previa del requisito del nexo causal entre el hecho y el daño ocasionado, pero también a la circunstancia de que el hecho lesivo haya tenido lugar dentro de la esfera de riesgo de aquél al que se hace responsable.

En este sentido, y aunque el daño tiene que tener su origen en un hecho externo o ajeno al propio pasajero<sup>30</sup>, las dudas las encontramos en si la ajeneidad de la causa generadora del daño es o no una nota implícita en el propio concepto de accidente. En este sentido podemos volver a traer a colación, la SAP Madrid (Secc. 28ª), núm. 366, de 11 de diciembre de 2015 (FJ 6º). La reclamación que da lugar a estos autos tiene su origen, como ya se señaló, en el fallecimiento de un bebé de cuatro meses en el curso de un vuelo internacional como consecuencia de una insuficiencia cardiorrespiratoria aguda en relación con el síndrome de muerte súbita del lactante. La resolución parte de la identificación de la noción de accidente con la de suceso eventual del que resulta un daño: «Si atendemos al sentido literal del término, es de observar que, según el Diccionario de la RAE, por “accidente” se entiende “suceso eventual que altera el orden de las cosas” y “suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las

---

estando ante una operación usual, normal y esperada de la aeronave, el resultado dañoso haya sido como consecuencia de una reacción interna del propio individuo. En el caso en particular se trataba de una reclamación a la compañía aérea por parte de una pasajera como consecuencia de la sordera permanente en un oído que le había producido la despresurización de la cabina del avión en la operación de descenso. Lo relevante, sin embargo, es que no hubo anomalía o mal funcionamiento en el sistema de despresurización. Al contrario, tuvo un funcionamiento normal, por lo que no podía calificarse como accidente, pese a la dolencia que sufrió la pasajera.

30. En la afirmación de que el daño debe tener su origen en un hecho ajeno a la persona afectada, lo que puede tener especial trascendencia cuando el pasajero que ya tuviera una incapacidad preexistente o ajena al accidente sufre alguna lesión con motivo del transporte, vid. ALVAREZ LATA, N. / BUSTOS MORENO, Y. (2014), “Responsabilidad civil en el ámbito del transporte y la navegación aérea”, *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª ed. Aranzadi, p. 1046, precisando que la dificultad estará en estos casos en la determinación del quantum indemnizatorio.

cosas” (según las dos primeras acepciones allí recogidas, que son las que mayor relación guardan con el ámbito en el que ahora ha de ser interpretado el término). La comparación con la versión francesa (‘accident’) e inglesa (‘accident’) no revela una diferencia de sentido, sin perjuicio de que el texto español, el francés y el inglés (junto con el árabe y el chino) del CM sean igualmente auténticos, tal como el propio convenio establece» (FJ 6º). Para acto seguido afirmar que «*la ajenidad de la causa generadora no es una nota consustancial al concepto de accidente*, en cuanto aquellas prescinden de toda referencia a la etiología del ‘suceso eventual’ (debiéndose entender por ‘eventual’ lo ‘sujeto a cualquier evento o contingencia’) o ‘acción’ en que puede consistir el ‘accidente’». No obstante, también precisa que «para la adecuada interpretación del término ‘accidente’ utilizado en el art. 17 CM, ha de ponerse aquel en contexto y tenerse en cuenta el objeto y fin del convenio. En tal sentido, en el preámbulo del citado convenio se señala como finalidad del mismo ‘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’ (...) *Por ello, cabe fundadamente establecer que las disposiciones del convenio que regulan la responsabilidad del transportista en caso de muerte o lesión del pasajero únicamente resultarán operativas cuando el accidente generador de aquellas aparezca vinculado de algún modo a la condición de ‘usuario’ del transporte aéreo*. En otros términos, cuando el hecho causante guarde alguna relación con el ‘uso’ del transporte aéreo. Solo en tal caso, por otra parte, cabría plantearse una indemnización que atendiese al principio de restitución (...) Sentado lo anterior, es de observar que, según quedó acreditado en la anterior instancia, en el caso enjuiciado el desarrollo de la actividad aeronáutica ninguna relación guarda con el luctuoso acaecimiento que dio pie a la demanda más allá del hecho de que este último acaeciese durante el tiempo en que se estaba desarrollando aquella, sin poder establecerse vinculación con circunstancia alguna del transporte» (FJ 6º).

Al mismo resultado exoneratorio de la responsabilidad del transportista, pero con distinta fundamentación, llega la SAP Santa Cruz de Tenerife (Secc. 4ª) de 29 de abril de 1998, que enjuicia un supuesto de lesiones ocasionadas, según manifestación de la propia pasajera, como consecuencia de su caída en el interior del avión durante el vuelo. La citada resolución afirma que de la prueba practicada lo

que se desprende es que la lesión no fue consecuencia de una causa provocada por un movimiento brusco del avión sino que es atribuible a la propia pasajera: “No existen vestigios objetivos de la caída como erosiones y hematomas. La actora salió por su propio pie del avión. La única prueba de que sufrió una caída en el avión es la propia declaración de la apelada y no existió una conducta imputable a la compañía transportista o a su personal, que motivara la lesión que dice haber sufrido la pasajera (...) la posible causa de la lesión de la actora fue su propia actividad motriz, al margen de cualquier causa externa de la aeronave y tripulación, al sentarse mal en su asiento (...) siendo por tanto achacable el resultado lesivo a la propia pasajera. El principio de responsabilidad objetiva no puede llevarse al extremo de que la compañía transportista deba responder en todo caso, porque un pasajero realice un movimiento incontrolado “al sentarse en su asiento” como es el caso, al margen de cualquier actividad o inactividad de la compañía, la aeronave o su tripulación, sino debido a una conducta imputable solo y exclusivamente al pasajero. De otro lado considera que la actora había padecido una lesión previa en la misma rodilla un mes antes, como se desprende del documento nº 6 de la demanda. De todo lo anterior se deduce una violación por no aplicación de la eximente de responsabilidad objetiva prevista en el art. 120 LNA, en su apartado segundo, por el que se exime de responsabilidad a la compañía transportista, cuando el daño o lesión sea achacable a un actuar de la pasajera: a) movimiento personal, propio y directo al sentarse en su asiento y b) contribución de la lesión ya padecida previamente en la rodilla” (FJ 2º).

*a) La noción de accidente vinculada a la utilización y a las operaciones de la aeronave*

El contexto en el que se utiliza el término de accidente nos permite, ante todo, conectarlo con los eventos que se encuentran relacionados con la utilización o las operaciones de la propia aeronave y con los accidentes aéreos<sup>31</sup>, que constituyen el riesgo principal que se asocia a la actividad del transporte aéreo y de

31. Al respecto, en el CV, vid. WEIGAN, T. (2001), “Accident, exclusivity, and passenger disturbances under the Warsaw Convention”, *American University International Law Review*, 16, núm. 4, pp. 914 y ss.

cuyas consecuencias la normativa pretende proteger a los usuarios de este medio de transporte<sup>32</sup>. Se trazaría así una inicial identificación de aquel término con la noción de “accidente aéreo” que expresamente se ha positivizado en la legislación nacional e internacional en el ámbito de la seguridad aérea<sup>33</sup>. Es cierto que esta última noción se lleve a cabo, no con la finalidad de determinar responsabilidades y culpabilidades, sino con el objeto de realizar investigaciones técnicas de los accidentes a fin de prevenirlos. Pero no podemos dejar de reseñar que las causas de los accidentes (si se trató, por ejemplo, de una avería o de un fallo mecánico de la aeronave o de un error humano) que determinan las comisiones de investigación que a estos efectos se forman, pueden también ser decisivas a la hora de enjuiciar la responsabilidad civil que de aquellos se derivan<sup>34</sup>.

---

32. Sin duda porque el transportista se supone que tiene más conocimientos sobre los acontecimientos relacionados con la aeronave, es por lo que se establece el régimen de la carga de la prueba, recayendo sobre aquel la de que actuó de manera diligente.

33. Sobre esta noción vid. LÓPEZ QUIROGA, J. (2006), “La investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación”, *Régimen jurídico del transporte aéreo*, dir. Menéndez Menéndez A., Thomson-Civitas, Navarra, pp. 581 y ss.; GOMÉZ PUENTE, M. (2006), *Derecho Administrativo aeronáutico (Régimen de la Aviación y el transporte aéreo)*, Iustel, Madrid, pp. 669 y ss.; y QUINTANA CARLO, I. (1977), *La responsabilidad del transportista aéreo por daños en los pasajeros*, Salamanca, p. 304.

34. Puede servir como ejemplo la STS (Sala de lo Civil, Secc. 1ª) núm. 581, de 27 de mayo de 2007, que conoce del accidente de un helicóptero que se estrella contra el suelo incendiándose, con el resultado de muerte de algunos de sus ocupantes y de lesiones graves en el resto. En este caso, la acción de responsabilidad se dirige contra la sociedad que prestó el servicio y su aseguradora, resultando determinante a estos efectos la concurrencia o no de una conducta imprudente del piloto. Señala la sentencia que “de la prueba efectuada, de los informes contenidos en los autos y muy especialmente del informe técnico emitido a raíz del accidente por la Comisión de investigación de accidentes, del Ministerio de Obras públicas, Transporte y Medio ambiente (...) se desprende que concurrieron causas fortuitas en la producción del accidente, debido a una tormenta que “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 (...) el recurrente pretende que se apliquen dos criterios que se han utilizado por esta Sala para facilitar la prueba de la existencia de culpa, uno el de la inversión de la carga de la prueba cuando se trata de accidentes causados por actividades de riesgo, como es la navegación aérea y otra, la consistente en la técnica conocida como *res ipsa loquitur*, al considerar que el propio resultado permite entender que nos encontramos ante una falta de cuidado y demuestra que no se han tomado las medidas adecuadas para evitar el daño. El recurrente olvida que el artículo 121 LNA, de aplicación preferente por tratarse de una Ley especial, exige para la responsabilidad que allí se establece que se pruebe el dolo o la culpa grave del transportista o de sus dependientes. Por tanto, no pueden aplicarse en este caso las reglas alegadas por el recurrente, porque se debería haber probado que concurrió alguno de estos elementos que determinan la

La definición de accidente en el ámbito de la seguridad aérea la encontramos positivizada en el Anexo 13 (Investigación de accidentes e incidentes de aviación) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), que dispone la aplicación de las medidas necesarias para garantizar la operación segura de las aeronaves<sup>35</sup>. El citado Anexo define el accidente como “Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual: a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves 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; o b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que: afectan adversamente su resistencia

---

responsabilidad sin los límites de la objetiva establecida en el artículo anterior y ello no ha ocurrido en todo el procedimiento” (FJ 4º).

También podemos traer a colación la STS (Sala de lo Civil, Secc. 1ª) de 23 de octubre de 2012, que conoce del supuesto de una avioneta de cuatro plazas que se precipita al suelo durante unas maniobras de toma-despegue como parte del examen para obtener la licencia de piloto, con tres personas a bordo y resultado de muerte de una de ellas y lesiones en las otras, dirigiéndose la acción de responsabilidad frente a la sociedad estatal propietaria de la avioneta así como frente a la aseguradora de su responsabilidad civil, con base en un defectuoso mantenimiento de la avioneta como causa del siniestro por el bloqueo de los mandos del timón de profundidad. La citada sentencia parte, como hicieron las resoluciones de primera y segunda instancia [SAP Madrid (Secc. 11ª), de 16 de noviembre de 2009], del Informe técnico de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil que afirmaba como poco probable el bloqueo del mando de profundidad concluyendo que “la aeronave se fue al suelo por la pérdida de control de la tripulación sobre la misma en un viraje pronunciado a la izquierda efectuado a baja altura, debido a la entrada en pérdida por la escasa velocidad y el pronunciado ángulo de alabeo de la misma”. Y la valoración de dicha prueba por el Tribunal le lleva a afirmar la ausencia de responsabilidad de la sociedad demandada en base al art. 1902 CC, en razón a que dicho precepto no prescinde por completo del elemento culpabilístico (FJ 3º).

35. Vid. Instrumento de ratificación del Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), firmado en Buenos Aires el día 24 de septiembre de 1968 (BOE 29-12-1969, núm. 311).



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 al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible” (art. 1.1).

Esta definición de accidente será la que posteriormente acoja la Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación sobre accidentes e incidentes de aviación civil<sup>36</sup>. Dicha Directiva se incorporó a nuestro ordenamiento jurídico por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, sobre investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil<sup>37</sup>, definiendo éste en el mismo sentido que lo hacía la Directiva (art. 3) lo que debe entenderse por “accidente” (art. 3).

Por su parte, en el mismo ámbito, distingue las nociones de accidente e incidente la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea<sup>38</sup>. Por accidente entiende “el suceso relacionado con la utilización de una aeronave, desde el momento en que una persona entre a bordo para realizar un vuelo hasta el desembarco de todos los pasajeros y miembros de la tripulación, que motive la muerte o lesiones graves de personas, definidas en la legislación penal vigente, produzca daños o roturas estructurales en la aeronave o dé lugar a su desaparición o a que sea totalmente inaccesible” (art. 11.1º). Por incidente, “el suceso relacionado con la utilización de una aeronave que, sin llegar a ser un accidente, afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones aéreas” (art. 11.2º), y por incidentes graves, “aquellos en los que concurran circunstancias que indiquen que ha estado próximo a producirse un accidente” (art. 11.3º)<sup>39</sup>.

36. Diario Oficial L 319 de 12 de diciembre de 1994.

37. BOE 23 de marzo de 1998, núm. 70.

38. BOE 8 de julio de 2003, núm. 162.

39. El art. 11, no obstante, será modificado por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad operacional para la Aviación civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Directiva 94/56/CE fue derogada por el Reglamento (UE) núm. 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE; modificado, a su vez, por el Reglamento (UE) núm. 376/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014. El citado Reglamento vuelve a definir el accidente, en términos prácticamente idénticos a como lo hacía el Convenio de Chicago, como “todo suceso que, en relación con la utilización de una aeronave tenga lugar, en el caso de aeronaves tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, y durante el cual: a) una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de: –hallarse en la aeronave, o –entrar en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o –la exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por polizones escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o b) la aeronave sufra daños o fallos estructurales que alteren de manera adversa sus características de resistencia estructural, su rendimiento o sus características de vuelo, y que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado, excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite a un solo motor (incluidos su capó o accesorios), a las hélices, extremos de alas, antenas, sondas, aletas, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas del tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento), o a daños menores a las palas del rotor principal, las palas del rotor trasero, el tren de aterrizaje, así como los daños resultantes de granizo o impactos de aves (incluidas perforaciones del radomo), o c) el avión desaparezca o sea totalmente inaccesible” (art. 2). Como “incidente”, “cualquier suceso relacionado con la utilización

de una aeronave, distinto de un accidente, que afecte o pueda afectar a la seguridad de su utilización” (art. 2). Y como “incidente grave”, “cualquier incidente que está relacionado con la utilización de una aeronave y en el que concurren circunstancias indicadoras de una alta probabilidad de que se produjera un accidente, cuando, en el caso de aeronaves tripuladas, dicha utilización tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión” (art. 2). El Reglamento, sin embargo, nos recuerda que su objetivo no es otro que el de regular exclusivamente la realización de las investigaciones de seguridad sobre los accidentes e incidentes en la aviación civil para la mejora de la seguridad aérea, contribuyendo a la prevención de futuros accidentes e incidentes, y sin determinar culpabilidades o responsabilidades (Considerando 2º y 4º, y art. 1).

A efectos de determinar la responsabilidad del transportista, en definitiva, entrarían en la noción de accidente aquellos eventos que afecten a la aeronave como medio de transporte y sus operaciones<sup>40</sup>, es decir, los “accidentes aéreos”

---

40. En lo que se refiere al concepto de aeronave, la LNA entiende como tal “toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste o tenga o no órganos motopropulsores” (art. 11). La LNA viene así a suscribir el concepto de aeronave que recogía el artículo 178 RRM de 1956 con ligeras modificaciones (“mantenerse y moverse” dice el Reglamento y no alude al principio físico que permite el desplazamiento).

Por su parte, ni la normativa comunitaria ni la convencional reguladoras de la responsabilidad del transportista, recogen un concepto de aeronave. Nuestra doctrina [cfr. ARROYO MARTÍNEZ, I. (2001), “El estatuto jurídico del buque y de la aeronave”, Uría-Menéndez, *Curso de Derecho Mercantil*, Madrid, Tomo II, p. 1207], lo ha identificado con todo aquello que tenga capacidad para desplazar personas o cosas de un lugar a otro en la atmósfera, como ocurre con los aviones y helicópteros, los globos aerostáticos, los dirigibles o los ultraligeros. Más dudas ha suscitado la aceptación de los aerodeslizadores como aeronaves. *Vid.*, al respecto, QUINTANA CARLO, I. (1977), *La responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros*, Salamanca, pp. 265 y ss., y GÓRRIZ LÓPEZ, C. (2001), *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Bolonia, 2001, p. 49. La SAP de León núm. 32/2004 (Sec. 2ª), de 2 de febrero, respecto al accidente de un ultraligero que tiene lugar el 15 de diciembre de 2001 que se precipita al vacío con el resultado de la muerte del piloto, considera aplicable la LNA,

que provoquen la muerte o la lesión corporal de un pasajero<sup>41</sup>. Incluiríamos las catástrofes aéreas provocadas por distintas circunstancias (tales como una avería mecánica o un mal funcionamiento del aparato, por circunstancias meteorológicas, por fallos de la tripulación, etc.) que dan lugar a la caída de la aeronave en vuelo o en las operaciones de despegue o de aterrizaje<sup>42</sup>.

Más dudas podrían plantear otros sucesos que, afectando a la aeronave, no puede decirse que sean inusuales. Este es el caso de las turbulencias. En nuestra jurisprudencia, sin embargo, nos encontramos con la posibilidad de calificar como accidente estos últimos eventos, como lo mantiene la STS núm. 670/2005 (Sala de lo Civil, Secc. 1ª), de 22 de septiembre, al estimar la responsabilidad de la compañía aérea por las lesiones producidas como consecuencia de que el avión entrara en una zona de turbulencias y perdiera altura de modo súbito causando una violenta sacudida<sup>43</sup>. En el mismo sentido, también la STS (Sala de lo Civil, Secc. 1ª), núm. 581, de 28 de mayo de 2007, considera que las turbulencias que dieron lugar a que un helicóptero se precipitara el suelo

---

porque el ultraligero accidentado tiene la consideración de aeronave, al reunir los requisitos del artículo 1.1 del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, y por lo dispuesto en el art. 150 LNA, que somete las aeronaves de transporte privado a las disposiciones de la LNA (FJ 2º).

41. Cfr. GUERRERO LEBRÓN M.J. / ROMERO MATUTE B. (2013), “Transporte de pasajeros”, *Derecho Mercantil*, Vol. 8º, Coords.: G. Jiménez Sánchez y A. Díaz Moreno, 15ª ed., Marcial Pons, Madrid, p. 599.
42. En nuestra jurisprudencia, vid. la SJM Barcelona, núm. 26, de 4 de febrero de 2015, y las SSAP Barcelona (Secc. 15ª), núm. 165, de 12 de julio de 2016 y Las Palmas (Secc. 4ª) núms. 287 y 289, 19 de septiembre de 2016, en el accidente de un vuelo (Spanair JK5022) que cae al suelo cuando estaba iniciando la maniobra de despegue.
43. Aunque a la producción del daño concurre el hecho de que el pasajero no llevaba abrochado el cinturón de seguridad que debía mantenerlo sujeto al asiento cuando los pasajeros habían sido avisados mediante los letreros luminosos existentes sobre los asientos y por el personal de servicio de la transportista. Este último dato provoca que se considere aplicable el artículo 120 LNA y no el artículo 121 LNA porque la transportista actuó sin mediar dolo o culpa equiparable al dolo (FJ 2º). Sin embargo, BOTANA AGRÁ, M. (2001), *La ilimitación de la responsabilidad del transportista aéreo comunitario por los daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del Reglamento (CE) 2027/1997*, Madrid, 2001, p. 44, considera que las turbulencias, los baches, los cambios de presión, la meteorología adversa y otras circunstancias que pueden considerarse normales o típicas de la navegación aérea no deben considerarse accidentes. Sobre la posibilidad de incluir también dentro de la noción de accidente las turbulencias provocadas por los extremos de las alas de otros aviones (estelas turbulentas) vid. BUSTOS MORENO, Y. (2003), *La responsabilidad civil en la navegación aérea. Los daños a terceros*, Dykinson, Madrid, pp. 253 y ss.

representa un supuesto de caso fortuito del que debe responder el transportista en base a la normativa especial<sup>44</sup>. En este sentido, es doctrina consolidada en otros ámbitos de responsabilidad objetiva la de que sólo tiene virtualidad exoneradora de la misma la fuerza mayor, no los casos fortuitos, teniendo cabida en aquella sólo los eventos que, siendo imprevisibles e inevitables, además sean externos o extraños a la actividad que genera el riesgo que justifica ese régimen de responsabilidad -en este caso el transporte aéreo-, sin que ni los fallos mecánicos ni las circunstancias meteorológicas en las que se desarrolla esa actividad merezcan esa consideración<sup>45</sup>.

En línea con lo expuesto, la SAP Madrid (Secc. 28ª), núm. 443, de 23 de diciembre de 2016, declara la responsabilidad de la compañía aérea en un supuesto de lesiones como consecuencia de un brusco e inesperado descenso de altura del avión, cayendo en picado unos 1200 metros.

*b) La extensión de la noción de accidente a otros eventos no directamente relacionados con las operaciones de la aeronave*

Dejando a un lado los supuestos anteriores, las dudas interpretativas se centran, sobre todo, en aquellos otros sucesos que puedan producirse respecto a un pasajero, aun en un desenvolvimiento normal del vuelo en sí y sin que se vea

---

44. La sentencia considera 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 (FJ 4º).

En la STJUE, Sala Primera, de 26 de febrero de 2015, Wucher Helicopter GmbH, Euro-Aviation Versicherungs AG y Fridolin Santer (<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=accidente%2BConvenio%2BMontreal&docid=162541&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=79305#ctx1>), que tiene por objeto la petición de decisión prejudicial para la interpretación del art. 3, letra g), del Reglamento (CE) nº 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 y del art. 17.1 CM en lo que respecta al concepto de pasajero, no discute que no estemos ante un accidente cuando una ráfaga de viento golpea la puerta entornada de modo que esta se abrió y al no poder saltar a tiempo el asidero de la puerta, uno de los pasajeros sufrió una grave lesión en la articulación del codo.

45. Por analogía, vid. lo establecido al respecto en el ámbito de la responsabilidad por daños personales causados por accidentes de circulación.

afectada la propia aeronave<sup>46</sup>. Es decir, sin que tenga un lugar un evento directamente relacionado con las operaciones de la aeronave<sup>47</sup>.

La inclusión de esta clase de acontecimientos en la noción de accidente se plantea al extender la normativa especial la responsabilidad del transportista a aquellos “accidentes” que no se encuentren directamente relacionados con la utilización de la aeronave como medio de transporte y en la fase de transporte propiamente dicha. Como ya se ha señalado, la normativa especial precisa que el accidente puede tener lugar no sólo *a bordo de la aeronave*, sino también *durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque* (arts. 17 CM y CV, y 115 LNA)<sup>48</sup>, lo que nos lleva a afirmar la responsabilidad de la compañía aérea también por sucesos dentro de ese último espacio-temporal, es decir, en los momentos inmediatamente anteriores y posteriores a la fase de transporte aéreo propiamente dicho.

46. Señala MAPELLI LÓPEZ E. (1968), *El contrato de transporte aéreo (Comentarios al Convenio de Varsovia)*, Tecnos, Madrid, p. 160, que “la palabra accidente, en la forma en que la emplea el Convenio de Varsovia, no debe entenderse en relación con la aeronave ni aun siquiera con el viaje, sino contemplando directamente la persona del pasajero. Por tanto, será accidente, aun dentro de la mayor normalidad del vuelo y sin necesidad de que la aeronave se vea afectada, cualquier suceso que determine daño derivado de muerte, herida u otra lesión corporal, siempre que se reúnan las restantes condiciones exigidas por el Convenio. Este accidente será el realmente indemnizable”. *Vid.*, además, QUINTANA CARLO I. (1977), *La responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros*, Salamanca, p. 306, y DONATO A.M. (2002), “Comentario al artículo 17 del Convenio de Montreal”, *Transporte Aéreo Internacional. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional. Montreal 1999*, coordinado por M.O. Folchi, Alada, Buenos Aires, pp. 191-196.

47. Señala la SJM núm. 1, Cádiz de 10 de febrero de 2012 que “Ante la ausencia de una definición del término accidente en el Convenio de Montreal o en el Reglamento (CE) N° 2027/1997, debe ser la práctica jurisprudencial la que en cada caso determine qué debe entenderse por “accidente”. Sin duda, existen supuestos obvios en los que no habrá dificultad alguna para afirmar los derechos de los pasajeros conforme a los reconocidos en el Convenio de Montreal; como puede ser el fallecimiento de un pasajero en una catástrofe aérea en la que la aeronave de una compañía comunitaria que lo transportaba quede completamente destruida. Existirá accidente a los efectos del artículo 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 porque afectar el hecho de que el vuelo se haya prestado con absoluta normalidad y corrección técnica” (FJ 3°).

48. Por vuelo, el Reglamento (CE) 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, define “respecto de los pasajeros y del equipaje sin facturar, el período de transporte de los pasajeros mediante aeronave, incluido su embarque y desembarque”.

A estos efectos, cabe calificar como accidentes los eventos que tengan lugar en el interior de la aeronave, cuando todavía no se ha iniciado el vuelo, pero también los que acontezcan fuera de la misma, al bajar o subir de ella.

Aunque la noción de lo que debe interpretarse por operaciones de embarque y desembarque dista de ser pacífica<sup>49</sup>, en orden a la aplicación del régimen de responsabilidad particular del transportista aéreo por daños personales, entendemos que deberían quedar incluidos en él los accidentes que tengan lugar en los traslados entre la terminal del aeropuerto y la aeronave. Y quedarían excluidos tanto los accidentes que tengan lugar dentro de la terminal, como los que se produzcan fuera de las instalaciones aeroportuarias<sup>50</sup>. La reparabilidad de los daños en estos casos será posible, pero habrá que buscarla fuera de la normativa especial e incluso de otros responsables.

En nuestra jurisprudencia, y a este respecto, no faltan algunos pronunciamientos. Como señala la STS (Sala de lo Civil), de 17 de diciembre de 1990, la responsabilidad de la compañía aérea (citando los artículos 115 LNA y 17 CV) lo es por “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” (FJ 2º)<sup>51</sup>. Por su

49. Para algunos, el espacio temporal vendría determinada desde que se accede a la pista hasta que se abandona; para otros, desde que se abandona el edificio aeroportuario hasta que se entra en la terminal de destino; para otros, desde que el pasajero pasa a estar bajo el control del transportista con la finalidad de ubicarlo en el interior de la aeronave, hasta que deja de estar bajo su control cuando el pasajero accede al interior de la terminal de destino [vid., al respecto QUINTANA CARLO, I. (1977), *La Responsabilidad del Transportista Aéreo por Daños a los Pasajeros*, Salamanca, p. 308; BETETA, F. (2001), *La responsabilidad de los operadores que intervienen en el transporte aéreo en España*, Madrid, p. 15; BOTANA AGRA, M. (2001), *La ilimitación de responsabilidad del transportista aéreo comunitario por daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del Reglamento (CE) 2027/1997*, Madrid, pp. 47 y ss. y ÁLVAREZ LATA, N. / BUSTOS MORENO, Y. (2014), “Responsabilidad civil en el ámbito del transporte y la navegación aérea”, *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª ed. Aranzadi, pp. 1052 y ss.

50. De hecho, el art. 115 2º LNA señala que “El daño acaecido con motivo del empleo de otro medio de transporte para el servicio de los viajeros de la aeronave *fuera del aeropuerto*, aunque dicho medio sea de la misma Empresa, *queda excluido de las disposiciones de este capítulo*”.

51. A lo que el TS, en interpretación del art. 120 LNA, añade que la responsabilidad de la compañía es una responsabilidad objetiva expresamente declarada y que sanciona, aun aparte de la estricta responsabilidad objetiva, una responsabilidad por riesgo 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



parte, la SJM núm. 1 Málaga, núm. 12, de 3 de enero de 2008, declara la responsabilidad de la compañía aérea en un supuesto de accidente sufrido en el *finger* o *jetway* de acceso al avión, pues “No escapa al conocimiento notorio que el control del embarque se realiza por la propia compañía y a ella corresponde extremar la diligencia a los efectos de procurar que el mismo se produzca con plenas garantías, sea quien sea quien finalmente deba mantener los diferentes instrumentos que auxilian al vuelo. En materia de la responsabilidad de la compañía aérea hemos de distinguir la responsabilidad derivada por el mantenimiento de la que deriva de las operaciones mismas de transporte, incluidos el embarque y el desembarque. Estas son aquellas por las que responde la compañía aérea y por tanto corresponde a ella el control de la fiabilidad y seguridad del mismo incluso aunque los instrumentos no fueran de esta, no estuvieran controlados directamente por esta o (*sic*) observaran un mantenimiento por otra compañía o institución”. La SAP de Las Palmas, de 31 de enero de 2001, en lo que respecta a si la caída de un pasajero al bajar de las escaleras del avión durante el desembarque debe o no ser considerada como un accidente relacionado con la navegación aérea, también señala que, una vez que resulta probado el daño, que el mismo se origina como consecuencia de la operación de desembarque o abandono de la aeronave y que los responsables del transporte no demuestran que los hechos acaecidos fueron ajenos a su actividad, concurren los presupuestos para declarar su responsabilidad. Esta resolución es seguida por el JM Palma de Mallorca (Provincia de Islas Baleares) en su sentencia núm. 58, de 15 de febrero de 2016, que también estima la responsabilidad de la compañía aérea como consecuencia de una caída que tiene lugar en el momento de las operaciones de desembarque, en el último peldaño de las escaleras del avión<sup>52</sup>.

---

frente a los que el eventual perjudicado carece de estructuras o medios propios de defensa, como ocurre, por ejemplo, en la navegación aérea en sus diversas facetas de operaciones en tierra o en el aire.

52. En esta sentencia se plantea la falta de legitimación pasiva *ad causam* de la compañía aérea por la alegación de esta última de que la caída que le provocó los daños a la actora que reclama el daño se produjo no al bajar las escaleras del avión para desembarcar, sino cuando ya había dejado las escaleras y unos metros antes de llegar a la puerta de la terminal, de modo que la compañía sostiene que en este último caso la actora no le podrá exigir responsabilidad alguna. La sentencia estima la responsabilidad de la compañía aérea en la medida en que se acredita de la práctica de la prueba que la caída tiene lugar al bajarse del avión, en el último peldaño de las escaleras del avión, y no antes de llegar a la puerta de la terminal.

El análisis de los supuestos que, más allá de los relacionados estrictamente con las operaciones de la aeronave, pueden englobarse en la noción de accidente, se vuelve, sin embargo, tan complejo como casuístico. Debemos insistir en la idea de que no todo hecho causante de la muerte o de la lesión de un pasajero puede ser calificado como accidente; que debe tratarse de un evento incierto e inesperado<sup>53</sup>; y que, además, aún debiendo estar relacionado el evento con las prestaciones de la compañía y con la condición del pasajero como usuario, estamos en fase de determinación de la causa del daño, y no en el criterio de imputación.

A este respecto, en nuestra jurisprudencia, la SAP de Madrid (secc. 21<sup>a</sup>) de 21 de noviembre de 2002 ha estimado la responsabilidad de la compañía aérea por el hecho de que, durante el vuelo, a un pasajero se le derramara encima, provocándole lesiones cutáneas, un líquido caliente que previamente se le había servido y dejado en el reposaplatos, y como consecuencia de un brusco movimiento del pasajero que estaba sentado delante<sup>54</sup>. La SAP Santa Cruz de Tenerife núm. 113/1998 (Secc. 1<sup>a</sup>), de 20 de febrero, también lo ha hecho respecto a las lesiones producidas por el desplazamiento de una silla de ruedas provocado por el frenazo brusco del autobús o jardinera en el que los pasajeros eran conducidos al avión. En lo que respecta a las lesiones provocadas por la caída de objetos de los compartimentos de equipaje de mano del avión en el momento del desembarque, la SAP Baleares núm. 363/2005 (Secc. 5<sup>a</sup>), de 14 de septiembre, señala que “el desembarque forma parte de la operación de llegada, y su regularidad corresponde a la tripulación, que debe poner, y en el caso no lo hizo, todas las medidas preventivas y de seguridad para respeto de los pasajeros ( ) En modo alguno puede imputarse responsabilidad alguna a la actora, siquiera en concurrencia con la omisión de la tripulación, la cual se hallaba aún en su asiento, como pasajera, y al ir a levantarse e incorporarse a la fila de salida, recibió

---

53. Fuera de nuestras fronteras, y a partir de que debe tratarse de eventos inusuales e inesperados, se ha llegado a partir de los estándares de la industria y de las políticas de actuación de las aerolíneas aéreas para evaluar si la conducta en particular de una compañía es incardinable o no en la noción de accidente. Sobre esta posibilidad en la jurisprudencia norteamericana vid. ROSENTHAL F./ LEVY B. (2015), “*Disharmony in Montreal Convention Injury Cases. When Does a Departure From Airline Policy or Industry Standards Give Rise to an ‘Accident’?*”, Westlaw Journal Aviation, vol. 32, Enero.

54. En este caso, no obstante, la fundamentación residía en la responsabilidad objetiva de la compañía aérea (vid. supra).

el impacto del paraguas sobre su cabeza, que cayó desde un compartimiento de equipaje a mano, que no fue abierto por ella, no controlado el vaciado normal por el personal de la misma, que constituye una de sus funciones, así como la colocación debida de los mismos objetos antes de emprender el vuelo ( ) Una cuestión es que no haya quedado probado el motivo de la caída del paraguas, y otra “relevante” es que la tripulación no vigiló que el equipaje de mano fuere recogido o vaciado, regularmente y sin riesgos, desde el compartimiento correspondiente” (FJ 2º).

Otro grupo de supuestos controvertidos lo encontramos en la posibilidad de hacer responsable al transportista de aquellas enfermedades que puedan producirse o agravarse como consecuencia del vuelo. Un supuesto particular podría ser el infarto de miocardio que se produce durante el vuelo y que provoca el fallecimiento del pasajero. En estos casos podría pensarse que, por mucho que el fallecimiento haya acaecido a bordo de una aeronave, el mismo no daría lugar a la responsabilidad del transportista, al no haberse producido a consecuencia de un auténtico “accidente”. Más dudas podría plantear el supuesto de que el infarto se hubiese producido por una causa directamente relacionada con el vuelo (como puede ser el estrés provocado por un aterrizaje forzoso). En estos casos, sin embargo, el problema estribaría, más que en la incardinación del infarto dentro de la noción de accidente, en la prueba de la relación directa de causalidad entre éste y el hecho relacionado con el vuelo que lo provoca. Lo mismo ocurrirá con algunas enfermedades que puedan producirse o agravarse como consecuencia del vuelo<sup>55</sup>.

#### 4. Conclusiones

La noción de accidente, pese a ser uno de los presupuestos necesarios para que nazca la responsabilidad del transportista, dista de ser clara. Falta una definición expresa en la normativa reguladora de aquella responsabilidad y una interpretación

---

55. Sobre la posibilidad de relacionar determinadas patologías como la DVT (Deep Vein Trombosis o Trombosis Venosa Profunda) con el propio desarrollo del transporte aéreo, *vid.* GARRIDO PARENT, D. (2006), “La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria: especial referencia al Reglamento (CE) núm. 2027/1997”, *Noticias jurídicas*, en <<http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho-Civil/200602-4555131901064180.html>>.

uniforme por parte de los tribunales, en detrimento de la uniformidad que se persigue en esta materia y la seguridad jurídica.

Aún así, podemos incluir dentro del término de accidente aquellos sucesos o acontecimientos que, siendo inusuales e imprevistos, provoquen la muerte o lesiones en el pasajero, y se encuentren directamente relacionados con la utilización y las operaciones de la aeronave. Los accidentes aéreos, las catástrofes aéreas o los sucesos relacionados con la aviación, que terminen provocando la muerte o lesiones a los pasajeros, serán los supuestos típicos de responsabilidad por cuyos daños deban responder las compañías aéreas. Fuera de estos casos, también será posible calificar ciertos supuestos como accidentes, ampliando la noción de lo que debemos entender por accidente.

Pese a todo no puede obviarse que, la posibilidad de defender una noción más o menos amplia de lo que debemos entender por accidente, al igual que ocurre con la de indemnizar los daños morales en caso de accidente, se encuentra directamente relacionada con la interpretación que se lleve a cabo en favor o no de la exclusividad de la normativa convencional (a tenor de lo dispuesto en los artículos 24 CV y 29 CM)<sup>56</sup>. Si se estima que la normativa convencional implica una causa de acción exclusiva que impide reclamar al transportista más que los daños en ella previstos y con los límites que también en ella se establecen, en aras a la protección del pasajero, lo más probable es que se mantenga un concepto amplio de accidente (así como la indemnización de los daños morales con sujeción a los límites establecidos en los Convenios). Por el contrario, si se defiende el carácter no exclusivo de la normativa uniforme, la opción será la de mantener una noción más restringida de accidente buscando la responsabilidad del transportista (y la indemnización del daño moral) fuera de la normativa convencional, aplicando la norma estatal designada por la norma de conflicto<sup>57</sup>.

56. Como apunta RUEDA VALDIVIA R. (2010), “Axel Walz c. Clickair, S.A.: ¿Voluntad de asegurar una interpretación uniforme del Convenio de Montreal en la U.E. o protección de los intereses de las compañías aéreas comunitarias en tiempos de crisis?”, *Diario La Ley*, núm. 7435, pp. 8 y ss.

57. *Vid.*, en este sentido, E. MAPELLI LÓPEZ, *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia*, *op. cit.*, p. 162, y R. RUEDA VALDIVIA, “Axel Walz c. Clickair, S.A.: ¿Voluntad de asegurar una interpretación uniforme del Convenio de Montreal en la U.E. o protección de los intereses de las compañías aéreas comunitarias en tiempos de crisis?”, *Diario La Ley*, núm. 7435, 2010, p. 8.

## 5. Bibliografía

ÁLVAREZ LATA, N. / BUSTOS MORENO, Y. (2014), “Responsabilidad civil en el ámbito del transporte y la navegación aérea”, *Tratado de Responsabilidad Civil*, 5ª ed. Aranzadi.

AREAL LUDEÑA S. (1997), “El contrato de transporte aéreo”, *Contratos internacionales*, dir. A. Calvo Caravaca y L. Fernández de la Gándara, ed. Tecnos, Madrid.

ARROYO MARTÍNEZ, I. (2001), “El empresario de la navegación”, Uría-Menéndez, *Curso de Derecho Mercantil*, Madrid, Tomo II.

BETETA, F. (2001), La responsabilidad de los operadores que intervienen en el transporte aéreo en España, Madrid.

BOTANA AGRA, M. (2001), La ilimitación de responsabilidad del transportista aéreo comunitario por daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del Reglamento (CE) 2027/1997, Madrid.

BUSTOS MORENO, Y.B. (2003), La responsabilidad civil en la navegación aérea. Los daños a terceros, Dykinson, Madrid.

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

DONATO, A.M. (2002), “Comentario al artículo 17 del Convenio de Montreal”, Transporte Aéreo Internacional. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional. Montreal 1999, Buenos Aires.

GARRIDO PARENT, D. (2006), “La protección del pasajero aéreo en caso de accidente sufrido por una compañía aérea comunitaria: especial referencia al Reglamento (CE) nº 2027/1997”, *Noticias jurídicas*, en <http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho-Civil/200602-4555131901064180.html>.

GOMÉZ PUENTE, M. (2006), *Derecho Administrativo aeronáutico (Régimen de la Aviación y el transporte aéreo)*, Iustel, Madrid.

GÓRRIZ LÓPEZ, C. (2001), *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Bolonia, 2001.

GUERRERO LEBRÓN M.J. / ROMERO MATUTE B. (2013), “Transporte de pasajeros”, *Derecho Mercantil*, Vol. 8º, Coords.: G. Jiménez Sánchez y A. Díaz Moreno, 15ª ed., Marcial Pons, Madrid.

GUERRERO LEBRÓN, M. J. (2003), “La normativa aplicable en Europa en materia de responsabilidad de las compañías aéreas por daños en los pasajeros”, *Derecho de los Negocios*, Año 14, núm. 150.

— *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Tirant lo Blanch, Valencia.

— “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*, Tirant lo Blanch-CEDIT, Valencia, pp. 1249.

LÓPEZ QUIROGA, J. (2006), “La investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación”, *Régimen jurídico del transporte aéreo*, dir. Menéndez Menéndez A., Thomson-Civitas, Navarra.

MAPELLI LÓPEZ, E. (2003), “Historia de la limitación de responsabilidad en el transporte aéreo”, *Libro Homenaje a Diez Picazo*, Tomo II, Civitas.

— *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia*, Tecnos, Madrid.

PARADA VÁZQUEZ, J.D. (2000), *Derecho Aeronáutico*, Industria Gráfica MAE, Madrid.

PETIT LAVALL, M. V. (2003), “El retraso en el transporte aéreo de pasajeros”, *Derecho de los Negocios*, núm. 158

QUINTANA CARLO, I. (1977), *La Responsabilidad del Transportista Aéreo por Daños a los Pasajeros*, Salamanca.

ROSENTHAL, F./ LEVY, B. (2015), “*Disharmony in Montreal Convention Injury Cases. When Does a Departure From Airline Policy or Industry Standards Give Rise to an 'Accident'?*”, *Westlaw Journal Aviation*, vol. 32, Enero.

RUEDA VALDIVIA R. (2002), *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Ed. Comares, Granada.

— “Axel Walz c. Clickair, S.A.: ¿Voluntad de asegurar una interpretación uniforme del Convenio de Montreal en la U.E. o protección de los intereses de las compañías aéreas comunitarias en tiempos de crisis?”, *Diario La Ley*, núm. 7435.

TAPIA SALINAS, L. (1980), *Curso de Derecho Aeronáutico*, Bosch, Barcelona.

VIDELA ESCALADA, F.N. (1976), *Derecho Aeronáutico*, Tomo IV, Volumen A, Editor Víctor P. De Zavalía, Buenos Aires.

LA NOCIÓN DE ACCIDENTE EN LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD  
DEL TRANSPORTISTA EN EL CONTRATO DE PASAJE AÉREO POR DAÑOS PERSONALES

RAFAEL ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA

WEIGAN, T. (2001), “Accident, exclusivity, and passenger disturbances under the Warsaw Convention”, *American University International Law Review*, 16, núm. 4, pp. 891 y ss.