

# InDret

## *Aterra com puguis*

*Comentari a la STS, 3a, 4.7.2003*

**Antoni Rubí i Puig**  
Facultat de Dret  
Universitat Pompeu Fabra

**José Piñeiro Salguero**  
Facultat de Dret  
Universitat Pompeu Fabra

Working Paper núm: 197  
Barcelona, gener de 2004

[www.indret.com](http://www.indret.com)

## 1. Fets

A les 9.40 a.m. del 8 d'octubre de 1985, un Boeing 747 de la companyia «Japan Airlines Company Limited» aterrà a l'Aeroport de Barajas (Madrid) i s'adreçà a la passarel·la telescòpica o *finger* núm. 46 per a desembarcar. El pilot de l'avió seguí el vehicle "Follow me" fins a la línia d'atracament per a des d'allí conduir l'aeronau per mitjà del sistema de guia d'atracament visual.

El sistema de guia d'atracament visual (*Visual Docking Guidance System*) està format per una unitat d'alineament o guia d'azimut i un indicador de posició d'aturada constituït per un conjunt d'anells sensors enterrats en el paviment que, detectant el pas de la roda del morro, indiquen la posició d'aturada per al tipus d'avió seleccionat. L'operador del *finger* rep la informació sobre l'aeronau per mitjà d'un monitor de TV i activa part dels anells sensors, quedant-ne desactivada la resta. Per al cas que es detecti una avaria abans de l'atracament final o sorgeixi un obstacle imprevist, l'operador disposa d'un pulsador d'emergència que dona la instrucció de STOP al pilot per a què aturi la seva marxa. Versions més recents canvien els sensors enterrats per càmeres de vídeo (vegeu [http://www.adb-air.com/images/about/VDOCKS\\_pdf.PDF](http://www.adb-air.com/images/about/VDOCKS_pdf.PDF)).

El sistema de guia del *finger* 46 estava avariats, per la qual cosa el seu operador no n'activà el sistema i comunicà la incidència al personal de la companyia japonesa a l'aeroport i no al pilot, confiant que aquest, en veure que no pampalluguejaven els semàfors verds d'entrada, no realitzaria la maniobra d'atracament. No obstant això, el pilot aproximà l'aeronau per la línia d'atracament i l'avió fregà la passarel·la, fet pel qual sofrí diversos desperfectes a la borda d'atracament i al far del pla esquerre que obligaren a immobilitzar l'aeronau per a reparar-la.

«Japan Airlines Company Limited» formulà reclamació per 191.963.401 ptes. davant del Director General de l'Organisme Autònom de «Aeropuertos Nacionales», que la rebutjà per silenci administratiu, com faria després el Ministeri de Transports, Turisme i Comunicacions a l'alçada.

«Japan Airlines Company Limited» interposà recurs contenciós administratiu al qual s'oposà l'Advocat de l'Estat al·legant que era inadmissible per haver-se presentat extemporàniament (art. 82 f) de la [Llei de 27 de desembre de 1956 reguladora de la Jurisdicció Contenciós Administrativa](#)) i, subsidiàriament, que el pilot havia estat negligent, ja que havia realitzat la maniobra quan el semàfor d'entrada a la guia d'atracament no era verd, i que no procedien algunes de les partides indemnitzatòries sol·licitades.

## 2. Pronunciaments del Tribunal Suprem

La Sala Contenciós Administrativa del Tribunal Suprem, en ponència del magistrat Agustín Puente Prieto, després de resoldre l'admissibilitat del recurs (FD 1r), entra a examinar el fons de l'assumpte i, en particular, l'existència de concurrència de culpes i l'abast de la indemnització.

### 2.1 Negligència comparativa

El Tribunal Suprem analitza la possible responsabilitat de la companyia aèria per un comportament negligent del seu pilot i ensems la responsabilitat de l'Administració pel funcionament anormal en la gestió d'un dels seus aeroports:

- a) **Pilot:** si bé no fou comunicat de l'existència del funcionament defectuós del sistema de guia visual, hauria d'haver-se adonat que no apareixien les llums verdes del semàfor i no haver realitzat la maniobra d'atracament.

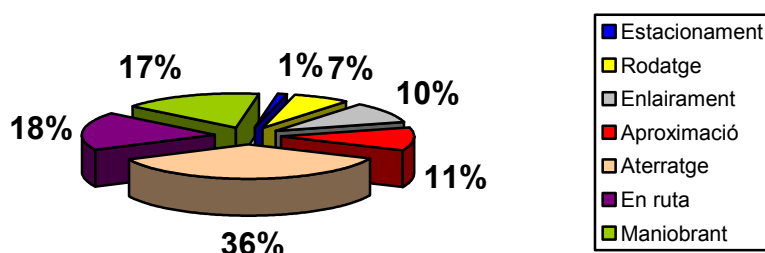
b) **Administració:** la seva responsabilitat deriva tant del mal funcionament del sistema de guia d'atracament com de la falta d'advertències al pilot en aquest sentit, això és, de la vulneració d'esferes de control definides reglamentàriament:

- L'art. 20 del Reglament per a la Xarxa Nacional d'Aeroports (Ordre del Ministeri de l'Aire de 8.4.1941 (BO M<sup>o</sup>Aire núm. 45 de 15.4.1941)) estableix que la disciplina de pista correspon als oficials de trànsit sota ordre dels Comandants d'Aeroport.
- L'art. 4.4.2.1.2 del Reglament de Circulació Aèria (Ordre del Ministeri de l'Aire de 18.10.1971 (BOE núm. 292-296 de 7-11.12.1971) imposa a les torres de control l'obligació expressa d'observar les aeronaus a mesura que s'aproximen i de cursar les instruccions concises i suficients per a evitar col·lisions.

El Tribunal, tot i no esmentar-lo expressament en el cas, recorre al principi de confiança com a criteri d'imputació objectiva: ambdós agents podrien esperar un comportament diligent de l'altre, especialment en un sector com aquest on llurs rols i funcions respectius estan intensament reglats. D'una banda, el pilot, en no rebre cap ordre expressa dels operaris de l'aeroport, podia esperar que el sistema de guia d'atracament funcionés correctament. De l'altra, els operaris podien confiar, davant de la falta de funcionament dels semàfors verds, que el pilot s'abstindria de la maniobra d'atracament.

En el cas, s'adopta una regla de negligència comparativa i es fixa la imputació de responsabilitat d'ambdós cocausants en un 50 %. Si bé pot discutir-se la determinació de la quota de responsabilitat, no sembla que l'elecció d'una regla de negligència comparativa hagi de qualificar-se d'incorrecta: d'una banda, la majoria d'accidents aeris responen a una estructura de causació bilateral de danys i, de l'altra, les funcions dels agents implicats estan profusament determinades per regulacions administratives.

Així, segons la [Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil \(CIAIAC\)](#), organisme oficial adscrit a la Sots Secretaria del Ministeri de Foment encarregat de realitzar la investigació dels accidents i incidents d'aviació civil que es produeixen en territori espanyol, la majoria d'incidències tenen lloc en escenaris on participen més d'un agent, com pot observar-se en el gràfic següent que recull les darreres dades estadístiques en matèria d'accidents aeris i classifica els 71 succeïts el 1998 en funció de llur fase d'operació:



La resolució d'aquest tipus d'accidents mitjançant una regla de negligència comparativa troba un precedent a la STS, 3a, 12.5.1982 (Ar. 3326; MP: José María Reyes Monterreal). *Compañía Aérea*

*ETS. J.P. y Cía, SA c. Resolución del Ministerio de l'Aire 21.7.1976*, que no és citada pel Tribunal Suprem, malgrat resoldre un cas estructuralment idèntic: el pilot d'una avioneta realitzà una maniobra a l'Aeroport de Barajas diferent a la indicada pel senyaler, per la qual cosa una roda de l'aparell s'introduí en una rasa de la pista, no degudament senyalitzada, ni protegida. La Sala també fixà la concurrència de culpes en un 50 %.

Tanmateix, amb anterioritat, el Tribunal havia aplicat una regla de negligència contributiva. STS, 3a, 12.6.1979 (Ar. 2940; MP: José Gabaldón López). *Agrupación de Aseguradores de Riesgos de Aviación i Condor Flugdienst*. Un avió de passatgers col·lisionà amb una avioneta a l'aeroport militar de Reías (sic: Reus) perquè el controlador no havia observat els mínims de separació longitudinal entre les dues aeronaus i no havia comunicat l'enlairament de l'avioneta al pilot de l'avió. El TS resolgué que si bé el pilot de l'avió de passatgers havia contribuït a l'accident per haver canviat de maniobra sense comunicar-ho a la torre de control, no podia exonerar-se de responsabilitat a l'Administració, llevat que es tractés d'un supòsit de força major.

## 2.2 Quantia de la indemnització

Per altra banda, el TS modifica les partides indemnitzatòries sol·licitades per la recurrent:

- a) Estima les despeses d'hotel d'alguns passatgers i els costos de traslladar-ne alguns a altres ciutats en què incorregué la companyia. També estima les despeses de reparació de l'avió a Madrid. Finalment, pel que fa a la utilització d'un avió d'emergència durant 8 dies, considera que només són indemnitzables 2 dies, car l'avió podria haver-se reparat en aquest període de temps. A més, aquesta partida absorbeix l'import del lucre cessant reclamat per la companyia.
- b) Rebaixa l'import de la reparació definitiva al Japó per falta de prova de totes les despeses. També redueix el valor al·legat del carregament.
- c) En darrer lloc, rebutja l'import de l'allotjament de la tripulació i de part del passatge per estar previst per endavant. També rebutja les partides de càtering, ja que el seu import ja havia estat carregat per la companyia en el preu dels bitllets.

En total, el Tribunal considera provats uns danys de 16.646.474,72 ptes., i condemna l'Administració a una indemnització del 50 % (8.323.237,36 ptes.) més l'interès legal des del moment d'interposició de la reclamació administrativa (7.10.1986). Sorpren l'excessiva duració del plet en no obtenir rescabament el demandant fins a divuit anys després de l'accident, fet que comportarà que l'import dels interessos superi al de la indemnització.