

InDret

Aterriza como puedas

Comentario a la STS, 3ª, 4.7.2003

Antoni Rubí i Puig
Facultad de Derecho
Universitat Pompeu Fabra

José Piñeiro Salguero
Facultad de Derecho
Universitat Pompeu Fabra

Working Paper nº: 197
Barcelona, enero de 2004

www.indret.com

1. Hechos

A las 9.40 a.m. del 8 de octubre de 1985, un Boeing 747 de la compañía «Japan Airlines Company Limited» aterrizó en el Aeropuerto de Barajas (Madrid) y se dirigió a la pasarela telescópica o *finger* núm. 46 para desembarcar. Para ello, el piloto del avión siguió al vehículo “Follow me” hasta la línea de atraque para conducir desde allí la aeronave mediante el sistema de guía de atraque visual.

El sistema de guía de atraque visual (*Visual Docking Guidance System*) está formado por una unidad de alineamiento o guía de azimut y un indicador de posición de parada constituido por un conjunto de anillos sensores enterrados en el pavimento y que, detectando el paso de la rueda de morro, indican la posición de parada para el tipo de avión seleccionado. El operador del *finger* recibe la información sobre la aeronave vía monitor de TV y activa parte de los anillos sensores, permaneciendo desactivados el resto. Para el caso que se detecte una avería antes del atraque final o surja un obstáculo imprevisto, el operador dispone de un pulsador de emergencia que da una instrucción de STOP al piloto para que detenga su marcha. Versiones más recientes cambian los sensores enterrados por cámaras de video (véase http://www.adb-air.com/images/about/VDOCKS_pdf.PDF).

El sistema de guía del *finger* 46 estaba averiado, por lo que su operador no activó el sistema y comunicó la incidencia al personal de la compañía japonesa en tierra que aguardaba al avión y no al piloto, confiando que éste, al ver que no parpadeaban los semáforos verdes de entrada, no realizaría la maniobra de atraque. Sin embargo, el piloto aproximó la aeronave por la línea de atraque y el avión rozó la pasarela, por lo que sufrió diversos desperfectos en el borde de atraque y faro del plano izquierdo que obligaron a inmovilizar la aeronave para repararla.

«Japan Airlines Company Limited» formuló reclamación por 191.963.401 ptas. ante el Director General del Organismo Autónomo de «Aeropuertos Nacionales», que la denegó por silencio administrativo, como haría luego el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en la alzada.

«Japan Airlines Company Limited» interpuso recurso contencioso administrativo al que se opuso el Abogado del Estado alegando que era inadmisibile al haberse presentado extemporáneamente (art. 82 f) de la [Ley de 27 de diciembre de 1956 reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa](#)) y, subsidiariamente, que el piloto había sido negligente, puesto que había realizado la maniobra aún no estando en verde el semáforo de entrada en la guía de atraque y que no procedían algunas de las partidas indemnizatorias solicitadas.

2. Pronunciamientos del Tribunal Supremo

La Sala Contencioso Administrativa del Tribunal Supremo, en ponencia del magistrado Agustín Puente Prieto, tras resolver la admisibilidad del recurso (FD 1^o), entra a examinar el fondo del asunto y, en particular, la existencia de concurrencia de culpas y el alcance de la indemnización.

2.1 Negligencia comparativa

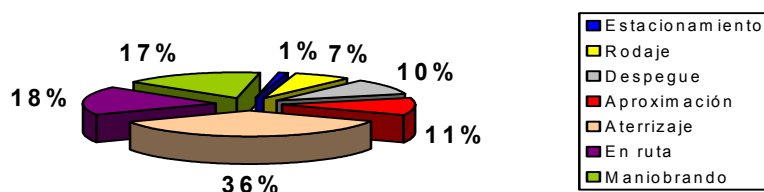
El Tribunal Supremo analiza la posible responsabilidad de la compañía aérea por un comportamiento negligente de su piloto así como la responsabilidad de la Administración por el anormal funcionamiento en la gestión de uno de sus aeropuertos:

- a) **Piloto:** si bien no se le comunicó la existencia del defectuoso funcionamiento del sistema de guía visual, debería haber advertido que no aparecían las luces verdes del semáforo y no haber realizado la maniobra de atraque.
- b) **Administración:** su responsabilidad deriva tanto del mal funcionamiento del sistema de guía de atraque como de la falta de advertencias al piloto en este sentido, esto es, de la vulneración de esferas de control definidas reglamentariamente:
- El art. 20 del Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos (Orden del Ministerio del Aire de 8.4.1941 (BO M^oAire n^o 45 de 15.4.1941)) establece que la disciplina de pista corresponde a los oficiales de tráfico bajo el mando de los Comandantes de Aeropuerto.
 - El art. 4.4.2.1.2 del Reglamento de Circulación Aérea (Orden del Ministerio del Aire de 18.10.1971 (BOE n^o 292-296 de 7-11.12.1971) impone a las torres de control la obligación expresa de observar las aeronaves a medida que se aproximan y cursar las instrucciones concisas y suficientes para impedir colisiones.

El Tribunal, aun sin citarlo expresamente en el caso, recurre al principio de confianza como criterio de imputación objetiva: ambos agentes podían esperar un comportamiento diligente del otro, especialmente en este sector donde sus roles y funciones respectivos están intensamente reglados. Por una parte, el piloto, ante ninguna orden expresa de los operarios del aeropuerto, podía esperar que el sistema de guía de atraque funcionara correctamente. Por otra, los operarios podían confiar que, ante la falta de funcionamiento de los semáforos verdes, el piloto se abstendría de la maniobra de atraque.

En el caso, se adopta una regla de negligencia comparativa y se fija la imputación de responsabilidad de ambos cocausantes en un 50 %. Si bien puede discutirse la determinación de la cuota de responsabilidad, no parece que la elección de una regla de negligencia comparativa haya de calificarse de incorrecta: por un lado, la mayoría de accidentes aéreos responden a una estructura de causación bilateral de daños y, por otro, las funciones de los agentes implicados están profusamente determinadas por regulaciones administrativas.

Así, según la [Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil \(CIAIAC\)](#), organismo oficial adscrito a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil que se producen en territorio español, la mayoría de incidencias tiene lugar en escenarios en los que participan más de un agente, como puede observarse en el gráfico siguiente que recoge los últimos datos estadísticos en materia de accidentes aéreos y clasifica los 71 que sucedieron en 1998 en función de la fase de operación:



La resolución de este tipo de accidentes mediante una regla de negligencia comparativa encuentra un precedente en la STS, 3^a, 12.5.1982 (Ar. 3326; MP: José María Reyes Monterreal). *Compañía Aérea ETS. J.P. y Cía, SA c. Resolución del Ministerio del Aire 21.7.1976*, que no es citada

por el Tribunal Supremo, pese a resolver un caso estructuralmente idéntico: el piloto de una avioneta realizó una maniobra en el Aeropuerto de Barajas distinta a la indicada por el señalero, por lo que una rueda del aparato se introdujo en una zanja de la pista, no debidamente señalizada ni protegida. La Sala también fijó la concurrencia de culpas en un 50%.

Sin embargo, con anterioridad, el Tribunal había aplicado una regla de negligencia contributiva. STS, 3ª, 12.6.1979 (Ar. 2940; MP: José Gabaldón López). *Agrupación de Aseguradores de Riesgos de Aviación y Condor Flugdienst*. Un avión de pasajeros colisionó con una avioneta en el aeropuerto militar de Reías (sic: Reus) porque el controlador no había observado los mínimos de separación longitudinal entre las dos aeronaves y no había comunicado el despegue de la avioneta al piloto del avión. El TS resolvió que, si bien el piloto del avión de pasajeros había contribuido al accidente por haber cambiado de maniobra sin comunicarlo antes a la torre de control, no podía exonerarse de responsabilidad a la Administración, salvo en caso de fuerza mayor.

2.2 Cuantía de la indemnización

Por otra parte, el TS modifica las partidas indemnizatorias solicitadas por la recurrente:

- a) Estima los gastos de hotel de algunos pasajeros y los costes de trasladar algunos pasajeros a otras ciudades en que incurrió la compañía. También estima los gastos de reparación del avión en Madrid. Finalmente, en cuanto a la utilización de un avión de emergencia durante 8 días, considera que sólo son indemnizables dos días, puesto que el avión podría haberse reparado en este período de tiempo. Además, esta partida absorbe el importe del lucro cesante reclamado por la compañía.
- b) Rebaja el importe de la reparación definitiva en Japón por falta de prueba de todos los gastos. También reduce el valor alegado del cargamento.
- c) En último lugar, rechaza el importe del hospedaje de la tripulación y de parte del pasaje por estar previsto de antemano. Asimismo rechaza las partidas de catering, puesto que su importe ya había sido cargado en el precio de los billetes por la compañía.

En total, el Tribunal considera probados unos daños de 16.646.474,72 ptas., y condena a la Administración a una indemnización del 50 % (8.323.237,36 ptas.) más el interés legal desde el momento de interposición de la reclamación administrativa (7.10.1986). Sorprende la excesiva duración del pleito al no obtener resarcimiento el demandante hasta 18 años después del accidente, lo que comportará que el importe de los intereses supere al de la indemnización.