

Indemnización por el fallecimiento de pasajeros. El recargo del artículo 20 de la LCS. Accidente de Spanair en Las Palmas

Comentario a la [STS de 17 de diciembre de 2019](#)

José Ignacio Esquivias Jaramillo

Fiscal. Fiscalía Provincial de Madrid

Extracto

Se trata de dilucidar la responsabilidad civil de la compañía aseguradora Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, SA, y determinar las indemnizaciones a los herederos. La sentencia encuentra su interés en la inaplicación de las normas europeas, concretamente el régimen normativo integrado por el Reglamento (CE) 2027/1997, modificado por el Reglamento (CE) 889/2002, y el Convenio de Montreal, por ser preferente la Ley 50/1980 (LCS); también se estudia la indemnización y la correcta o incorrecta aplicación de los artículos 20.3 y 76 (acción directa) de la Ley 50/1980. Los intereses moratorios del artículo 28 de la Ley 50/1980 no son resarcitorios sino punitivos, suponen una sanción añadida a la compañía aseguradora por el incumplimiento culpable de lo estipulado en el apartado 3.º del artículo 20, en lo relativo al pago del anticipo durante el periodo de 40 días y el de los 3 meses desde la producción del siniestro.

Palabras clave: seguros; navegación aérea; indemnización por el fallecimiento de pasajeros; responsabilidad civil del transportista; interés de demora.

Fecha de entrada: 10-01-2021 / Fecha de aceptación: 25-01-2021

Nota: Véase el texto de esta sentencia en <http://civil-mercantil.com> (selección de jurisprudencia de Derecho civil del 1 al 15 de enero de 2021).

Seguramente todos recordamos el desgraciado y terrible accidente aéreo acontecido el 20 de agosto de 2008, en el aeropuerto Adolfo Suárez de Madrid, cuando un avión de la compañía Spanair estaba efectuando la maniobra de despegue. La aeronave MD82, matrícula núm. 001, con vuelo programado de Madrid a Las Palmas de Gran Canaria, al poco de elevarse se precipitó sobre el suelo y explotó. Murieron 154 personas. Heridas hubo 18.

Nos dice la sentencia: «Sin perjuicio de otras posibles concausas, el accidente se produjo como consecuencia de la inadecuada configuración de la aeronave para realizar esa maniobra, imputable al piloto y copiloto de la misma». Este luctuoso hecho tardó mucho tiempo en ser juzgado; su complejidad colaboró en la dilación. Dificultad o dilación que no justificaron la petición de inaplicación de los intereses punitivos del artículo 28 de la Ley 50/1980, de contrato de seguro (LCS), como luego veremos. Al final, de lo que trata aquí, en esta sentencia, es de dilucidar la responsabilidad civil de la compañía aseguradora Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, SA, y determinar las indemnizaciones a los herederos.

El comentario nutre su interés estudiando las normas europeas que se dicen no aplicadas por la resolución recurrida, concretamente el régimen normativo integrado por el Reglamento (CE) n.º 2027/1997, modificado por el Reglamento (CE) 889/2002, y el Convenio de Montreal; también se estudia la indemnización y la correcta o incorrecta aplicación del artículo 20, así como el 76 (acción directa) de la Ley del contacto de seguro. Más bien, el interés radica en la rápida respuesta del Tribunal Supremo a la desestimación de invocación del representante de Mapfre, pretendiendo desviar la atención hacia normas comunitarias extrañas, como así veremos.

Pero antes haremos una breve alusión a la desestimación del primer motivo de casación invocado por la representación de Mapfre.

La fundamentación jurídica del recurso de casación comienza por rechazar la invocación del recurrente de vulneración de la doctrina del Tribunal Supremo. Si el recurso de casación previsto en el artículo 477 de la LEC se fundamenta, o tiene su razón de ser, en la infracción de una norma, pues el precepto en su apartado 1 dice literalmente «infracción de las normas aplicables para resolver el objeto del proceso», el recurso no puede ser admitido sin la identificación de ese precepto infringido; por consiguiente, recurrir alegando que se ha vulnerado la doctrina de la jurisprudencia es válido cuando efectivamente se ha producido tal vulneración, sin que esa jurisprudencia derive de una norma en concreto; es decir, solo cuando la regla jurídica nace de la doctrina y no cuando la doctrina surge de una norma legal, cabe la invocación de la vulneración.

Nos recuerda esta sentencia algo esencial: el mayor rigor formal de la interposición de un recurso de casación que el exigido en otro tipo de recursos ordinarios (apelación, por ejemplo). De hecho, se invocan sentencias del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, que consideran compatible este mayor rigor con el convenio. Pero como decíamos más atrás, no cabe decir sin más que se vulnera la doctrina de la jurisprudencia o la jurisprudencia misma sin mencionar la norma infringida. Es a la parte que recurre a la que le corresponde argumentar la infracción partiendo de una norma vulnerada, no puede pedir al tribunal que sea quien argumente, identifique la norma y determine la infracción del derecho sustantivo producida. Eso es tanto como solicitar que el Tribunal Supremo sea una tercera instancia revisora. La consecuencia de este déficit formal es la inadmisión del recurso de casación y la desestimación de su pretensión. En definitiva, la infracción de la norma y la vulneración de la doctrina jurisprudencial que se aplica sobre esa norma pueden permitir el recurso de casación por interés casacional, pero por la vía del artículo 477.3 de la LEC.

Decíamos al principio que el interés esencial del comentario radica en el estudio de la responsabilidad civil y en la determinación de quién es el sujeto responsable, así como en la precisión de la norma que se ha de aplicar. Dada la relación jurídica y que toda ella tiene su norma de aplicación, es evidente que si hay una causa imputable a la nave por su defecto o por la conducción de sus agentes negligentes, la responsabilidad indicada solo puede predicarse del transportista o de la compañía de seguros.

Aquí está la cuestión esencial: ¿nos referimos al transportista y a una reclamación contra él por el viajero? ¿Nos referimos al obligado contractualmente –Mapfre– por una relación contra el asegurador por el asegurado, derivada del contrato de seguro suscrito? Efectivamente, no es del caso presente que haya, por ejemplo, un retraso o una cancelación de un vuelo, o una pérdida de equipajes, pues aquí lo normal es que el viajero se dirige contra el transportista; por el contrario, en el accidente aéreo, se reclaman las responsabilidades civiles, las indemnizaciones, a la compañía de seguros y para los herederos o las personas relacionadas en la demanda.

Tampoco que el pasajero reclame contra el transportista por el accidente, por los daños sufridos (muerte), independientemente de que se hayan producido durante el proceso de embarque o desembarque (art. 1 del Reglamento [CE] n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente), ni, en sentido, las normas sobre responsabilidad en caso de accidente se rigen por el Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o por dicho convenio tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Convenio de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961, según el que sea aplicable; que el Convenio de Varsovia se aplica en todo el mundo, tanto en beneficio de los pasajeros como de las compañías aéreas.

Se trata aquí de la relación jurídica que se produce entre la compañía Mapfre aseguradora, de las obligaciones contractuales asumidas para con el asegurado o perjudicado, en aplicación de la acción directa del artículo 76 de la LCS y de la normativa nacional. Por ello, el Tribunal Supremo nos recuerda en esta sentencia que:

No es correcto, pues, afirmar que este régimen normativo es completo y auto-suficiente para excluir la aplicación de la normativa relativa a las obligaciones de las compañías aseguradoras, cuyas peculiaridades no están reguladas en él. El recargo que establece el artículo 20 de la Ley del contrato de seguro lo es exclusivamente para el asegurador en el caso de acción directa del perjudicado, no para el transportista aéreo. En definitiva, los artículos 20 y el 76 de la norma española son los determinantes, sin que el cuerpo normativo invocado por aseguradora sea apreciado en lo relativo a las indemnizaciones o el cómputo temporal para calcularlas.

La acción directa, pues, es la que ejercita al actor, por permitírsele así dicho precepto, el cual dice literalmente –se transcribe para su mejor comprensión–:

El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de este, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra este. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido.

La compañía solo podría excepcionar la culpa del perjudicado, algo inimaginable en este supuesto, un accidente aéreo al despegar la nave; el precepto señala asimismo, además

de la facultad de excepcionar, que el asegurador podría repetir contra el asegurado, y del mismo modo, sería impropio pensar en esta posibilidad. De ahí que, tras la invocación del artículo 76, la sentencia se centre exclusivamente en la indemnización que va a corresponder, siguiendo los parámetros del artículo 20 de la misma ley.

Podemos añadir asimismo, con el fin de ilustrar un poco sobre la naturaleza y alcance del precepto, que el hecho de que un perjudicado accione directamente contra Mapfre es la consecuencia de la naturaleza autónoma e independiente que posee esta acción; además, se evita así que tenga que dirigirse contra el causante (transportista o conductor, en su caso), lo cual redundaría en el fundamento de que no es la normativa internacional sino la nacional.

De otro lado, se alude al derecho del tercero –si fuera el caso– de poder accionar contra el asegurador y no contra el asegurado si fuera el causante del daño; de ahí la solidaridad entre el asegurador y el asegurado frente al tercero (STS 484/2018, de 11 de septiembre; STS 87/2015, de 4 de marzo; STS 200/2015, de 17 de abril, que cita la de 12 de noviembre de 2013; STS 200/2015). Hablar de las excepciones oponibles por la compañía carece de sentido, porque es evidente que no se puede invocar culpa de la víctima. Solo sería admisible que se hiciera referencia a hechos no cubiertos por el contrato, en cuyo caso, la acción directa quedaría exclusiva, porque la asunción de la responsabilidad deriva del contenido del clausulado, de lo pactado, debiéndose comprobar si la contingencia está cubierta (STS 268/2007, de 8 de marzo; 40/2009, de 23 de abril; 200/2015, de 17 de abril; y 484/2018, de 11 de septiembre).

Aclarado lo anterior, entramos en el estudio de uno de los motivos, quizás el más importante: se dice por la recurrente que:

La sentencia recurrida vulnera el artículo 20.8 de la Ley de contrato de seguros, en relación con el artículo 20.3 y 20.4 de la Ley de contrato de seguros, porque hace una interpretación arbitraria, irrazonable e ilógica del artículo, contraria a su nítido tenor literal y al espíritu de la ley.

Se añade:

La incertidumbre sobre la cobertura del seguro supone una causa justificada para exonerar a la aseguradora del pago de los intereses del art. 20 de la Ley del Contrato de Seguro (EDL 1980/4219); que la consignación y puesta a disposición de los demandantes de la indemnización enerva el devengo de intereses; que la obligación de indemnizar del asegurador nace del art. 18 y no del art. 20.3 de la Ley del Contrato de Seguro (EDL 1980/4219); que la normativa reguladora de la responsabilidad por daños personales en el transporte aéreo establece plazos de indemnización distintos a los previstos en el art. 20.3 de la Ley del Contrato de

Seguro (EDL 1980/4219); y que no se ha valorado la diligencia de Mapfre en cumplir sus obligaciones.

Contesta el Tribunal Supremo negando operatividad a la normativa internacional del Reglamento (CE) 2027/1997 y el Convenio de Montreal, diciendo:

La regulación de la demora del asegurador de la responsabilidad civil del transportista aéreo está regulada en nuestro ordenamiento jurídico por el art. 20 de la Ley del Contrato de Seguro. No es lo mismo el pago del anticipo del Reglamento Comunitario (art. 5) que el importe mínimo que prevé el artículo 20.3 de la LCS «para cubrir las necesidades económicas inmediatas». Por ello, el pago del anticipo «no impide el devengo del interés de demora del art. 20 de la Ley del Contrato de Seguro respecto del resto de la cantidad a que asciende la indemnización».

Parece evidente, entonces, que se deben intereses por las demás cantidades no integradas en el concepto anticipo y pendientes de indemnización. Cuando el artículo 20 de la LCS nos dice:

Se entenderá que el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro o no hubiere procedido al pago del importe mínimo de lo que pueda deber dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro,

se nos está sugiriendo la determinación del *dies a quo*. Pretender la aplicación del artículo 18 que determina la obligación del pago desde el «término de las investigaciones o peritaciones para establecer la existencia del siniestro y, en su caso, el importe de los daños que resulten del mismo», significa dejar sin contenido el 20. Este tiene una singularidad que excluye aquel. La mora se produce cuando falta la celeridad en la determinación del siniestro o en la concreción de los daños.

El pago del importe mínimo se prevé dentro de los 40 días siguientes a la recepción de la declaración del siniestro; de

este modo, Mapfre tiene dos plazos, el de tres meses y el de cuarenta días, pasados los cuales sobreviene la mora del art. 20 de la Ley del Contrato de Seguro. Si el siniestro es conocido por Mapfre y la muerte de las personas también, el incumplimiento de la indemnización en los plazos indicados hace responsable a la aseguradora y acreedora a que se le apliquen los intereses por mora del artículo 20.3, a falta de causa justificada según el apartado 8 de este precepto (STS 73/2017, de 8 de febrero). Pero, no obstante el carácter restrictivo de la aplicación de la mora indicada, precisamente por su carácter sancionador, la invocación de

la complejidad de un juicio, de las dificultades del mismo, la «iliquidez» inicial de la indemnización a determinar por un órgano judicial, la indeterminación de las causas del siniestro, los ofrecimientos de pago, etc., no constituyen justificaciones excluyentes de la aplicación de la mora al caso. También conviene añadir que no procedería tampoco decir que el artículo 20 no es aplicable al supuesto de la acción directa; porque la jurisprudencia ya ha manifestado en reiteradas ocasiones que el artículo 20 de la LCS «es aplicable a los perjudicados que ejercitan la acción directa contra las aseguradoras en el seguro de responsabilidad civil, independientemente de la naturaleza del siniestro (SSTS de 21 de abril de 1998, 26 de enero de 2000; 2000/329, de 29 de noviembre de 2005; 2005/207172, de 10 de mayo de 2006, RC núm. 494/2006; 2006/65241, de 18 de julio de 2006, RC núm. 797/2006; 2006/105553)».

Obsérvese que se ha dicho que las concausas esgrimidas, no obstante la excepcionalidad de la mora de la aseguradora, no eran apreciables. El Supremo, por tanto, en esta sentencia aplica un precepto restringido por su carácter sancionador. Lo digo porque una importante sentencia del año 2009, con ponencia de Juan Antonio Xiol Ríos, declaró lo siguiente en su fundamento jurídico quinto: el artículo 20.8.^a de la LCS, modificado por la LOSSP 1995, establece que:

No habrá lugar a la indemnización por mora del asegurador cuando la falta de satisfacción de la indemnización o de pago del importe mínimo esté fundado en una causa justificada o que no le fuere imputable. Según la jurisprudencia de esta sala, superado el viejo aforismo *in illiquidis non fit mora* (no se produce mora cuando se trata de cantidades ilíquidas), debe excluirse la mora cuando hay una discusión fundada en una incertidumbre objetiva acerca de si el asegurado debe o no responder del evento dañoso, y, por ende, de si puede o no operar la póliza de seguro de responsabilidad civil.

Ocurre así cuando de las circunstancias concurrentes en el siniestro o del texto de la póliza surge una incertidumbre sobre la cobertura del seguro que hace precisa la intervención del órgano jurisdiccional ante la discrepancia existente entre las partes al respecto, en tanto dicha incertidumbre no resulta despejada por la resolución judicial (entre otras, SSTS de 12 de marzo de 2001, 9 de marzo de 2006, 11 de diciembre de 2006, 7 de febrero de 2007, 11 de junio de 2007 y 13 de junio de 2007).

Expuesto esto, conviene aclarar que esta sentencia justifica la inaplicación del artículo 20, porque no está clara la responsabilidad de la Administración. Evidentemente, no es caso de la presente resolución judicial, que rápidamente determina la responsabilidad por defectos en la aeronave o la conducción del piloto. Sin embargo, se incluye en el comentario porque se ha considerado relevante ver como el Tribunal Supremo se decanta del lado de la excepcionalidad. Por supuesto que se ha tenido que recurrir a la intervención judicial

–así se ha dicho–, y el incumplimiento de los plazos por la aseguradora por concurrencia de las causas justificativas para ello (art. 28) no ha sido aceptado. El pago de la indemnización con la mora incluida se concreta y reafirma en la sentencia del Supremo, que desestima el recurso de casación interpuesto por la representación de Mapfre.