CARRILBUS

Nº 195 // ABRIL 2022

NUEVO SB3 GO SUNSUNDEGUI

ADMINISTRACION
MITMA, nuevo mapa concesional

SECTOR
Ayudas a la compra de autocares

ASOCIACIONES
Congreso Direbus

MATRICULACIONES
Datos del mercado en 2021

AUTOBUSES DE AEROPUETO
¿QUIÉN ASUME LA RESPONBASILIDAD EN CASO DE ACCIDENTE?

Pues según nos indica el abogado especializado en transporte, Fernando J. Cascales, la jurisprudencia dicta que la compañía aérea y sus dependientes (como puede ser una compañía de servicios aeroportuarios que realiza operaciones de handling y/o movimiento de pasajeros entre aviones y terminal), son responsables, sin limitación, de todos los daños causados a los pasajeros en caso de accidente, incluyendo los daños físicos, psíquicos y morales.

De modo que la jurisprudencia dictamina que es la compañía aérea la responsable es caso de accidente en los autobuses llamados "jardineras" cuando realiza operaciones de embarque o desembarque.

POR FERNANDO JOSÉ CASCALES
Miembro del Consejo Asesor Del Observatorio Jurídico Aeroespacial
Abogado. Académico
Ex Director General de FFCC y Transportes por Carretera y del INTA
Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA

Colaboración dedicada a D.José Montero, Consejero-Delegado de Lander Simulation & Training Solutions

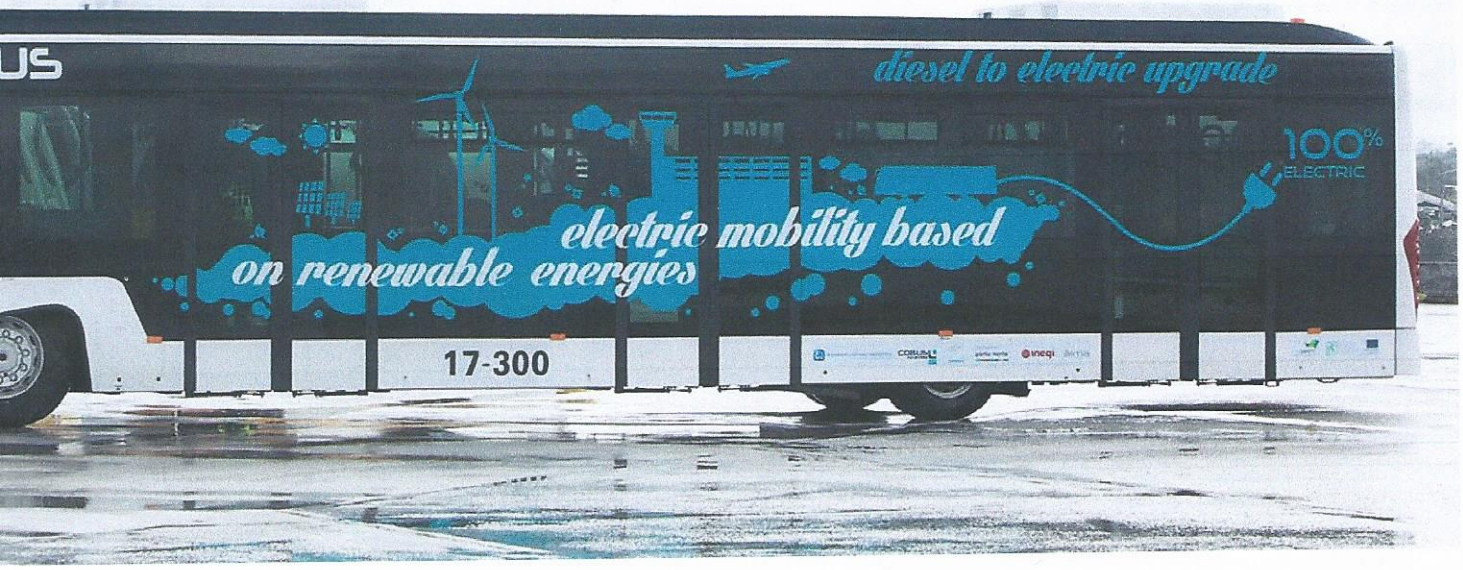
Si bien hay muchas clases de autobuses y/o autocares, poco o nada se ha escrito en el sector respecto de las denominadas "jardineras", que son autobuses (de diferente número de plazas) que trasladan a los pasajeros desde el edificio terminal a la aeronave, y viceversa. No está clara la razón de esta denominación, existiendo numerosas versiones, si bien cabe resaltar que una "jardinera" era un carruaje abierto de cuatro ruedas utilizado en el campo.

Pues bien, se plantea si los accidentes que puedan acaecer al viajero-pasajero en estos autobuses-"jardineras", son o no accidentes en el marco de las operaciones aeronáuticas, y por tanto cubiertos por las normas internacionales, y en su caso de la UE, relativas a los seguros aeronáuticos y correspondientes indemnizaciones por fallecimiento, lesiones y daños psíquicos.

Al no abonarse un precio independiente por este transporte, sino que está comprendido dentro del precio del billete de avión, no afecta el SOV ni ningún otro seguro de responsabilidad civil obligatorio para el transporte público de viajeros por carretera, sino que toda la materia referida a la responsabilidad civil se enmarca dentro de la regulación aeronáutica.

Pero la presente colaboración tiene solamente por objeto conocer si un accidente acaecido en estas "jardineras" o autobuses, con ocasión del traslado del viajero desde el edificio terminal a la aeronave, y viceversa, una vez que ha hecho el check-in, es o no un accidente cuya responsabilidad compete a las compañías aéreas, estando por tanto cubiertos por la normativa que las es de aplicación.

Y es en este orden de cuestiones que debe de afirmarse que los accidentes acaecidos por los pasajeros cuando se trasladan desde el edificio de la terminal a la aeronave, y viceversa, en cualquier modo de transporte, y específicamente en las tradicionales jardineras o autobuses, son accidentes ocurridos en el marco de las operaciones de embarque y desembarque de un vuelo.



LA PRESENTE COLABORACIÓN TIENE SOLAMENTE POR OBJETO CONOCER SI UN ACCIDENTE ACAECIDO EN ESTAS "JARDINERAS" O AUTOBUSES, CON OCASIÓN DEL TRASLADO DEL VIAJERO DESDE EL EDIFICIO TERMINAL A LA AERONAVE, Y VICEVERSA, UNA VEZ QUE HA HECHO EL CHECK-IN, ES O NO UN ACCIDENTE CUYA RESPONSABILIDAD COMPETE A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS, ESTANDO POR TANTO CUBIERTOS POR LA NORMATIVA QUE LAS ES DE APLICACIÓN

Por tanto, están sometidos a la normativa internacional del Convenio de Montreal de 1999, y por lo que al ámbito de la UE se refiere, de la normativa comunitaria, particularmente el Reglamento CE 2027/1997. En este mismo sentido se pronunció el anterior Convenio internacional de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, que ya estimó en su art. 17 que *"el porteador es responsable del daño ocasionado, en vaso 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 y desembarque"*.

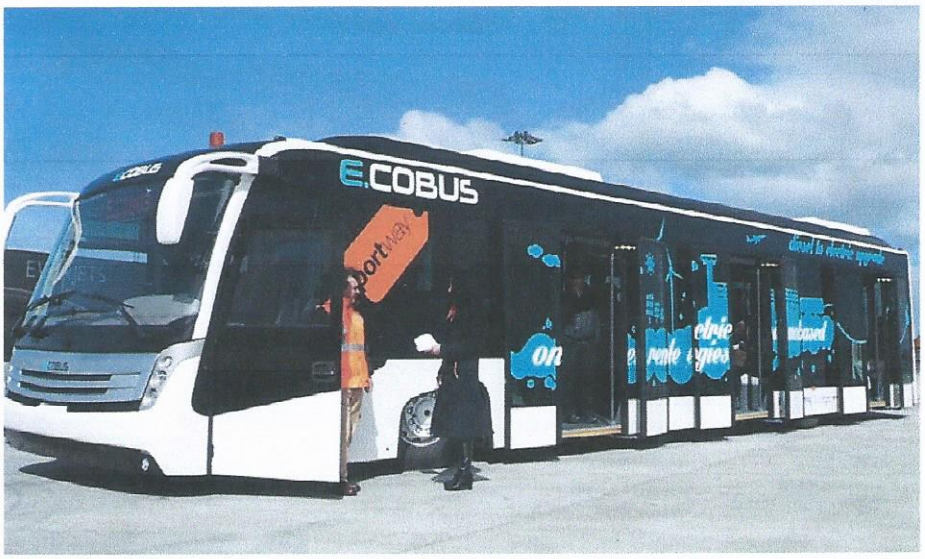
De acuerdo con esta normativa, la compañía aérea y sus dependientes (como puede ser una compañía de servicios aeroportuarios que realiza operaciones de handling y/o movimiento de pasajeros entre aviones y terminal), son responsables, sin limitación, de todos los daños causados a los pasajeros en caso de accidente, incluyendo los daños físicos, psíquicos y morales.

Conforme al citado Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente en lo relativo al transporte aéreo de pasajeros y su equipaje, la responsabilidad de la compañía aérea respecto a los pasajeros y sus equipajes se refiere a lo siguiente: indemnización en caso de fallecimiento o lesiones: no se fija ningún límite económico. No obstante, se establece un primer nivel con un régimen de responsabilidad objetiva de pleno derecho de la compañía aérea con un límite de 100.000 DEG (derechos especiales de giro definidos por el Fondo Monetario Internacional, equivalentes a alrededor de 135.000 euros). La compañía aérea no puede impugnar las solicitudes de indemnización. Más allá de este importe, hay un segundo nivel de responsabilidad basado en la presunta comisión de falta por parte de la compañía aérea y del que esta última sólo puede eximirse probando que no ha cometido ninguna falta (la carga de la prueba recae sobre ella).

A tenor del art.17.1 del Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, que es aplicable (art.1) *"a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración"*, *"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"*. Ha de concretarse que la UE ratificó este Convenio internacional (Decisión del Consejo 2001/539, de 5 de abril). Siendo evidente que el traslado del pasajero en el autobús o "jardinera" es una operación de embarque o de desembarque, la responsabilidad del transportista-compañía aérea es evidente.

En el ámbito de la UE, según dispone el art.3.1 del Reglamento (CE) no 2027/97, de 9 de octubre, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, *"La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad"*.

AUNQUE NO SE TRATE DE UN ACCIDENTE AÉREO PROPIAMENTE DICHO (CONCEPTO QUE REBASA LA FINALIDAD DE LA PRESENTE COLABORACIÓN, SOBRE EL QUE LOS MAESTROS ENRIQUE MAPELLI, LUIS TAPIA E IGNACIO QUINTANA SE HAN EXTENDIDO EN SUS NUMEROSAS PUBLICACIONES), YA QUE LA AERONAVE NO ES ACCIDENTADA, LOS ACCIDENTES OBJETO DE LA PRESENTE COLABORACIÓN ESTÁN DENTRO DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD Y ASEGURAMIENTO QUE ES DE APLICACIÓN A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS QUE SE HA EXPUESTO



Sobre la normativa interna o nacional, la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, dispone lo siguiente:

-Artículo ciento quince. *"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 y desembarque. 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. En el transporte de mercancías y equipajes se estimará como daño el que experimenten dichos efectos desde su entrega a la empresa hasta que por ésta sean puestos a disposición del destinatario, excepto el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los Servicios aduaneros. Lo dispuesto en este párrafo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad que como depositario le corresponde, conforme a lo prevenido en el artículo ciento nueve de esta Ley".*

En similar sentido se pronunció la antigua Ley de Bases de la Navegación Aérea, de 27 de diciembre de 1.947.

-Artículo ciento dieciséis. *"El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte: Primero. Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero. Segundo. Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano".*

-Artículo ciento diecisiete. *"Las indemnizaciones en favor del viajero serán las siguientes: 1.ª Por muerte o incapacidad total permanente: 100.000 derechos especiales de giro. 2.ª Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de 58.000 derechos especiales de giro. 3.ª Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de 29.000 derechos especiales de giro".*

-Artículo ciento veintiséis. *"Los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a tercero por la aeronave en tierra, agua o vuelo".*

-Artículo ciento veintisiete. *"Serán obligatorios el seguro de pasajeros, el de daños causados a tercero, el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y el de las que sean objeto de hipoteca".*

-Artículo ciento veintiocho. *"No se autorizará la circulación por el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie. Estos seguros podrán sustituirse por una garantía constituida mediante depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado".*

Por su parte, el Reglamento CE) No 889/2002, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de

accidente, respecto de la indemnización en caso de muerte o lesión, dispone que *"No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero. Para los daños de hasta 100.000 DEG (cantidad aproximada en divisa local), la compañía aérea no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea sólo puede impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo"*.

Por lo tanto, aunque no se trate de un accidente aéreo propiamente dicho (concepto que rebasa la finalidad de la presente colaboración, sobre el que los maestros Enrique Mapelli, Luis Tapia e Ignacio Quintana se han extendido en sus numerosas publicaciones), ya que la aeronave no es accidentada, los accidentes objeto de la presente colaboración están dentro del régimen de responsabilidad y aseguramiento que es de aplicación a las compañías aéreas que se ha expuesto.

Evidentemente, no se encuentran dentro de este régimen jurídico los posibles traslados que las compañías acostumbran a ofrecer, por ejemplo, cuando se viaje en clases no turísticas, desde los domicilios de los pasajeros a la terminal, y viceversa, supuestos en los que rige la normativa sobre responsabilidad e indemnizaciones del transporte público de viajeros por carretera (taxis, VT, autobuses con autorización VD, etc), si bien las compañías aéreas han de responder con arreglo a la normativa común por estos posibles accidentes.

Sí en cambio se encuentran dentro del régimen expuesto, los traslados que en otra clase de autobuses o modos de transporte se realicen para transbordar desde una terminal a otra dentro del mismo recinto aeroportuario, siempre que este traslado sea por cuenta de la compañía aérea; si esta misma clase de traslado o servicio así prestado es por cuenta del aeropuerto, no nos encontramos ante el régimen descrito, sino ante el de aplicación común general al transporte público de viajeros por carretera, siendo responsable la autoridad aeroportuaria.

En todo caso, para que rija la normativa expuesta, el viajero ha de haber hecho el check-in y ponerse a disposición de los medios de transporte que la compañía aérea proporcione para que se le traslade desde la terminal a la aeronave, y viceversa.