

## BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ065053

### TRIBUNAL SUPREMO

Sentencia 397/2020, de 6 de julio de 2020

Sala de lo Civil

Rec. n.º 2695/2017

### SUMARIO:

**Responsabilidad civil. Accidente aéreo. Reclamación de indemnización por los daños sufridos por el ocupante e instructor de la aeronave. Condición de tripulante.** Es objeto del presente proceso la demanda formulada por los actores, instructor de vuelo y alumno, en reclamación de los daños corporales sufridos, cuando volando la avioneta se vieron obligados a realizar un aterrizaje de emergencia. La demanda se dirigió contra la entidad titular de la avioneta y su compañía de seguros. Durante la sustanciación del procedimiento falleció el instructor de vuelo, ocupando su posición procesal su viuda y sus dos hijos. La modalidad de seguro contratada es el de la responsabilidad civil de ocupantes/pasajeros, que cubre los daños personales sufridos por ellos en la aeronave, en su uso de escuela de aviación, mientras embarcan, son transportados o desembarcan de la misma. Se considera ocupante «aquella persona que teniendo o no relación laboral con el asegurado y que sin ser tripulante ni pasajero, se encuentra a bordo de la aeronave para desarrollar las actividades propias del mismo o aquellas para las que específicamente han contratado el viaje». Por lo tanto, la aplicación de dicha modalidad de seguro y la resolución del presente recurso de casación, consiste en determinar si el instructor de vuelo habilitado con la correspondiente licencia y en funciones docentes al tiempo de producirse el accidente, ostenta o no la condición de tripulante de la avioneta; puesto que, si carece de ella y, en tanto en cuanto iba en la aeronave siniestrada, estaría cubierto por el seguro de responsabilidad civil de ocupantes, tal y como entendió la Audiencia. La normativa aplicable establece que el personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación. Es por ello que el único habilitado legalmente para pilotar la nave, al producirse el accidente, era el instructor, quien tomó los mandos de la avioneta y realizó el aterrizaje de emergencia y quien, en el dictamen de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), figura como miembro de la tripulación, en su condición de «piloto al mando». Si bien es cierto que cabe concertar un seguro voluntario que cubra la responsabilidad civil de los daños sufridos por la tripulación a bordo, en este caso, de los términos del seguro litigioso, no se puede calificar al instructor como mero ocupante, sino como piloto al mando y como tal miembro de la tripulación. En consecuencia, se le ha de aplicar la indemnización como tripulante y no como ocupante, con el límite establecido de 30.000 euros con los intereses del art. 20 de la LCS desde la fecha del siniestro. En conclusión, la compañía de seguros responde de la acción directa del art. 76 de la LCS ejercitada por el perjudicado, pero dentro de los límites de la cobertura suscrita, no fuera de ella, con base en un seguro de responsabilidad civil, que no contemplaba los riesgos de la navegación aérea del instructor de vuelo y piloto al mando.

### PRECEPTOS:

Ley 50/1980 (LCS), arts. 3, 20, 73, 76 y 100.

Código Civil, art. 1.288.

Ley 48/1960 (LNA), arts. 56 y 150.

Ley 1/2000 (LEC), art. 477.2.2.º.

### PONENTE:

*Don José Luis Seoane Spiegelberg.*

Magistrados:

Don ANTONIO SALAS CARCELLER

Don FRANCISCO JAVIER ARROYO FIESTAS



Don EDUARDO BAENA RUIZ  
Doña MARIA DE LOS ANGELES PARRA LUCAN  
Don JOSE LUIS SEOANE SPIEGELBERG

**TRIBUNAL SUPREMO**

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 397/2020

Fecha de sentencia: 06/07/2020

Tipo de procedimiento: CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL

Número del procedimiento: 2695/2017

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 30/06/2020

Ponente: Excmo. Sr. D. José Luis Seoane Spiegelberg

Procedencia: AUD.PROVINCIAL DE MADRID, SECCIÓN 25.ª

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Angeles Bartolomé Pardo

Transcrito por: EAL

Nota:

CASACIÓN E INFRACCIÓN PROCESAL núm.: 2695/2017

Ponente: Excmo. Sr. D. José Luis Seoane Spiegelberg

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Angeles Bartolomé Pardo

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 397/2020

Excmos. Sres. y Excmo. Sra.

D. Antonio Salas Carceller  
D. Francisco Javier Arroyo Fiestas  
D. Eduardo Baena Ruiz  
D.ª M.ª Ángeles Parra Lucán  
D. José Luis Seoane Spiegelberg

En Madrid, a 6 de julio de 2020.

Esta sala ha visto el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por Mapfre Goblal Risks, Seguros y Reaseguros, S.A., representada por el procurador D. Santiago Chippirrás Sánchez, bajo la dirección letrada de D.ª Susana Jarabo Blasco, contra la sentencia n.º 96/2017, dictada por la

Sección 25.ª de la Audiencia Provincial de Madrid, en el recurso de apelación n.º 894/2016, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario n.º 661/2013, del Juzgado de Primera Instancia n.º 8 de Majadahonda, sobre indemnización de daños y perjuicios derivados de accidente aéreo. Ha sido partes recurridas Centro Tecnológico Are, S.L., representada por la procuradora D.ª María Esther Centoira Parrondo y bajo la dirección letrada de D. Jorge Serrano Rodríguez; y D. Romualdo, D.ª Carolina, D. Sergio y D. Rosendo, representados por el procurador D. Baltasar Díaz López-Guerra y defendidos por la letrada D.ª Carmen Josefina Peña Moreno.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. José Luis Seoane Spiegelberg.

## ANTECEDENTES DE HECHO

### Primero. *Tramitación en primera instancia*

1. El procurador D. Baltasar Díaz-Guerra, en nombre y representación de D. Victorio y D. Romualdo, interpuso demanda de juicio ordinario contra Centro Tecnológico Are, S.L., y Mapfre Seguro Empresas, Cía. de Seguros y Reaseguros, S.A., en la que solicitaba se dictara sentencia:

"[...] por la que acogiendo las pretensiones de la demanda, declare responsables civiles solidarios a los demandados y proceda, por tanto, a condenar de forma solidaria a Centro Tecnológico Are, S.L. y a la Compañía de Seguros Mapfre, S.A., a la suma total señalada anteriormente de 1.042.131,61.€ (un millón cuarenta y dos mil ciento treinta y un euro con sesenta y un céntimo de euro) para Don Victorio y de 301.218,70.€ (trescientos un mil doscientos dieciocho euros con setenta céntimos de euro), por el concepto de indemnización de daños y perjuicios sufridos y lucro cesante; más los intereses desde la presentación de la demanda y a la Compañía Mapfre, además, a los intereses previstos en el artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro, devengados desde la fecha del siniestro, así como las costas procesales, más los intereses legales que correspondan".

2. La demanda fue presentada el 31 de octubre de 2013, y repartida al Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 8 de Majadahonda se registró con el n.º 661/2013. Una vez fue admitida a trámite, se procedió al emplazamiento de las partes demandadas.

3. El procurador D. Santiago Chippirrás Sánchez, en representación de Mapfre Global Risks, contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba al juzgado:

"[...] dicte en su día sentencia desestimando íntegramente la demanda deducida de contrario frente a mi representada por entender que ha de pagar las indemnizaciones la codemandada Are Aviación, con expresa condena a la parte demandante de las costas procesales causadas.

"- Subsidiariamente a la petición anterior, y caso de que se entendiera que la actora ha de ser indemnizada en primer término por mi representada que, con estimación de la excepción de prescripción de la acción de D. Victorio, fije la cuantía de la indemnización de D. Romualdo en 31.907,47 € declarando, asimismo, que mi representada no ha incurrido en mora alguna, y estableciendo el derecho de Mapfre a ejercitar su derecho de repetición contra la codemandada Are Aviación al haberse producido el siniestro por la conducta dolosa de dicha codemandada.

"- Subsidiariamente a la petición anterior, y para el caso de que finalmente se entendiera que la actora ha de ser indemnizada por mi representada, y no se estimara la excepción de prescripción de la acción de D. Victorio, fije la cuantía de la indemnización de D. Romualdo en 31.907,47 €, y la cantidad que correspondería indemnizar a D. Victorio por mi representada en 30.000 € declarando, asimismo, que mi representada no ha incurrido en mora alguna, y estableciendo el derecho de Mapfre a ejercitar su derecho de repetición contra la codemandada Are Aviación al haberse producido el siniestro por la conducta dolosa de dicha codemandada".

Y la procuradora D.ª María Esther Centoira Parrondo, en nombre y representación de Centro Tecnológico Are, S.L., contestó igualmente a la demanda mediante escrito en el que suplicaba al juzgado:

"[...] dictar sentencia por la que definitivamente juzgando se estime respecto de la codemandada Mapfre Empresas, Compañía de Seguros S.A. la demanda presentada en la medida en que se acrediten las premisas económicas de la reclamación, y en relación a mi patrocinada se estime la excepción planteada y en caso de no ser así se absuelva a mi representada de todas las reclamaciones efectuadas en la misma, condenando a quien viera desestimadas su pretensiones al pago de las costas procesales causadas en el presente procedimiento".

4. Tras seguirse los trámites correspondientes, la Magistrada-juez del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 8 de Majadahonda, dictó sentencia de fecha 30 de junio de 2016, con la siguiente parte dispositiva:

"ESTIMO PARCIALMENTE la demanda formulada a instancia el Procurador Sr. Díaz Guerra en nombre y representación de D. Victorio y D. Romualdo contra MAPFRE SEGURO EMPRESAS, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A. representada por el Procurador Sr. Chipirrás Sánchez y contra CENTRO TECNOLOGICO ARE S.L. representado por la Procuradora Sra. Centoira Parrondo, y en consecuencia CONDENO solidariamente a los demandados a indemnizar a D. Victorio en la cantidad de 420.366,96 euros y a D. Romualdo en la cantidad de 58.745,84 euros más los intereses legales desde la interposición de la demanda y en el caso de la compañía aseguradora los intereses del art. 20 de la LCS sin expresa imposición de costas".

#### **Segundo. Tramitación en segunda instancia**

1. La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Mapfre Global Risks, S.A.

2. La resolución de este recurso correspondió a la sección 25.ª de la Audiencia Provincial de Madrid, que lo tramitó con el número de rollo 894/2016, y tras seguir los correspondientes trámites dictó sentencia en fecha 15 de marzo de 2017, cuya parte dispositiva dispone:

"FALLO:

[...]

"Estimar parcialmente el recurso de apelación interpuesto por la entidad mercantil "MAPFRE GLOBAL RISKS, SA", contra la SENTENCIA dictada, en fecha treinta de junio de dos mil dieciséis, por el Juzgado de Primera Instancia número Ocho de los de Majadahonda, en el proceso declarativo sustanciado por los trámites del juicio ordinario ante dicho órgano judicial bajo el número de registro 661/2013 (Rollo de Sala número 894/2016), y en su virtud,

"PRIMERO. Revocar la meritada sentencia apelada.

"SEGUNDO. Estimar parcialmente la demanda interpuesta por don Victorio -sostenida tras su fallecimiento por doña Carolina, don Sergio y don Rosendo- y por don Romualdo, representados por el procurador don Baltasar Antonio Días-Guerra López, contra la entidad mercantil "CENTRO TECNOLÓGICO ARE, SL", representada por la procuradora doña María Esther Centoira Parrondo y contra la entidad mercantil "MAPFRE GLOBAL RISKS, SA", representada por el procurador don Santiago Chippirras Sánchez.

"TERCERO. Condenar a las expresadas entidades mercantiles demandadas "CENTRO TECNOLÓGICO ARE, SL" y "MAPFRE GLOBAL RISKS, SA" a indemnizar, con carácter solidario, a don Romualdo en la suma de CUARENTA Y UN MIL CIEN EUROS CON OCHENTA Y UN CÉNTIMOS (41 100,81 €) y a doña Carolina, don Sergio y don Rosendo -como sucesores procesales de don Victorio- en la suma de TRESCIENTOS CUARENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS CON CUARENTA Y UN EUROS (343 365,41 €). Cantidades que, para la aseguradora condenada, devengarán, por días, los intereses moratorios contemplados en el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro desde la fecha del siniestro -14 de abril de 2008-, calculados durante los dos primeros años siguientes al siniestro, al tipo del interés legal del dinero vigente en el momento de su devengo más su 50 % y, a partir de ese momento, al tipo del 20% si aquél no resulta superior.

"CUARTO. No hacer expresa y especial imposición a alguno de los litigantes de las costas originadas en ambas instancias del proceso; debiendo, en consecuencia, cada una de las partes, abonar las causadas y devengadas a su instancia y las comunes por mitad.

"QUINTO. Devolver a la parte recurrente el depósito en su día constituido para la interposición del recurso".



Con fecha 25 de abril de 2017 se dictó auto de rectificación de sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

"La Sala acuerda:

"1o. RECTIFICAR EL ERROR ARITMÉTICO apreciado en la sentencia dictada por la Sala en fecha quince de marzo de dos mil diecisiete, en el rollo de apelación sustanciado ante esta Sección bajo el número 894/2016, al cuantificar la puntuación correspondiente a las lesiones permanentes sufridas por don Romualdo y como consecuencia de ello corregir el importe indemnizatorio que ha de percibir éste fijándolo en la suma TREINTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS DOCE EUROS CON VEINTISIETE CÉNTIMOS CÉNTIMOS (39 712,27 C), en lugar de en la suma de 41 100,81 euros, fijada en la sentencia dictada por la Sala.

"2.º. NO HABER LUGAR al complemento de la reseñada sentencia solicitado por el procurador don Santiago Chippirras Sánchez, actuando en nombre y representación de la entidad mercantil "MAPFRE EMPRESAS, COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, SA".

**Tercero.** *Interposición y tramitación del recurso extraordinario por infracción procesal y del recurso de casación*

1. El procurador D. Santiago Chippirras Sánchez, en representación de Mapfre Empresas, Cía. de Seguros y Reaseguros, S.A., interpuso recurso extraordinario por infracción procesal y recurso de casación.

Los motivos del recurso extraordinario por infracción procesal fueron:

"PRIMERO. Al amparo del art. 469.1.2º por vulneración del art. 218.1 de la LEC, denunciada mediante escrito de solicitud de aclaración, complemento y subsanación de sentencia, por no ser clara, ni precisa, e incurrir la misma en incongruencia omisiva en relación con las pretensiones deducidas oportunamente por mi mandante relativas a la necesidad de un tripulante en la aeronave.

"SEGUNDO. Al amparo del art. 469.1.2º por vulneración del art. 218.1 de la LEC, denunciada mediante escrito de solicitud de aclaración, complemento y subsanación de sentencia, al resultar ser la sentencia absolutamente inmotivada en relación con la consideración de "ocupante" de D. Victorio.

"TERCERO. Al amparo del art. 469.1.4º por vulneración del art. 24 de la Constitución en la sentencia dictada por la Audiencia Provincial, oportunamente denunciada mediante escrito de solicitud de aclaración, complemento y subsanación de sentencia, que produce indefensión a esta parte, derivada de la incongruencia omisiva y falta de motivación de la sentencia alegadas en los dos motivos anteriores".

Los motivos del recurso de casación fueron:

"PRIMERO. Al amparo del art. 477.2.2º por razón de la cuantía (1.343.350,31 €, más intereses del art. 20 LCS), por infracción del art. 56 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, al resultar ser el instructor D. Victorio el personal al mando de la aeronave y, por tanto, su tripulación.

"SEGUNDO. Al amparo del art. 477.2.2º por razón de la cuantía (1.343.350,31 €, más intereses del art. 20 LCS), por infracción del art. 100 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (LCS), al no haber aplicado el mismo a la indemnización prevista para D. Victorio, tripulante de la aeronave".

2. Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en esta Sala y personadas ante la misma las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de fecha 11 de septiembre de 2019, cuya parte dispositiva es como sigue:

"1.º) Admitir el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de Mapfre Global Risks contra la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 25.ª) de fecha 15 de marzo de 2017, en el rollo de apelación n.º 894/2016, dimanante del procedimiento ordinario n.º 661/2013, del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 8 de Majadahonda.

"2.º) No admitir el recurso extraordinario por infracción procesal interpuesto por la representación procesal de Mapfre Global Risks contra la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 25.ª) de fecha



de 15 de marzo de 2017, en el rollo de apelación n.º 894/2016, dimanante del procedimiento ordinario n.º 661/2013, del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 8 de Majadahonda, con imposición de costas a la parte recurrente respecto de este recurso y la pérdida del depósito constituido.

"3.º) Abrir el plazo de veinte días, a contar desde la notificación de este auto, para que la parte recurrida formalice por escrito su oposición al recurso interpuesto. Durante este plazo las actuaciones estarán de manifiesto en la Secretaría".

3. Se dio traslado a las partes recurridas para que formalizaran su oposición, lo que hicieron mediante la presentación de los correspondientes escritos.

4. Al no solicitarse por todas las partes la celebración de vista pública, se señaló para votación y fallo el día 30 de junio de 2020, fecha en que tuvo lugar a través del sistema de videoconferencia habilitado por el Ministerio de Justicia.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### Primero. Antecedentes de hecho relevantes

A los efectos de resolución del presente recurso de casación hemos de partir de los siguientes antecedentes:

#### 1. El objeto del proceso.

Es objeto del presente proceso la demanda que es formulada por los actores D. Victorio, instructor de vuelo, y D. Romualdo alumno, en reclamación de los daños corporales sufridos, el 14 de abril de 2008, cuando volando la avioneta marca Piper PA R-200, matrícula ....., trayecto desde el Tiemplo (Ávila) hacia El Escorial se vieron obligados a realizar un aterrizaje de emergencia, como consecuencia de la fractura por fatiga del cigüeñal por incorrecto montaje de los semicojinetes del apoyo central. La demanda se dirigió contra la entidad titular de la avioneta Centro Tecnológico Are S.L. y su compañía de seguros Mapfre Global Risks, S.A.

En la demanda se reclamaba una indemnización de 1.042.131,61 euros para D. Victorio y 301.218,70 euros a favor del Sr. Romualdo, con los intereses del art. 20 LCS contra la compañía de seguros.

Durante la sustanciación del procedimiento falleció D. Victorio, ocupando su posición procesal su viuda y sus dos hijos.

#### 2. La sentencia de primera instancia.

En la contestación de la demanda la compañía de seguros alegó la prescripción de la acción, la culpa exclusiva y grave de la codemandada, así como opuso la limitación de la póliza que, según la cláusula anexa AV001 para tripulantes, fijaba una cantidad máxima de 30.000 euros por persona, en el caso de fallecimiento o incapacidad permanente absoluta, situación sufrida por el instructor del vuelo. La responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros era de 5 millones de euros, así como para pasajeros/ocupantes igual límite indemnizatorio por siniestro.

Seguido el correspondiente juicio ordinario por razón de la cuantía se dictó sentencia por el Juzgado de Primera Instancia n.º 8 de Majadahonda, que estimó parcialmente la demanda, consideró, para ello, que la cláusula que fijaba el límite de la indemnización correspondiente para la tripulación era una condición general limitativa, que no cumplía los requisitos del art. 3 de la LCS.

Por todo ello, valorando las lesiones y secuelas sufridas, condenó solidariamente a las codemandadas a abonar a D. Victorio la suma de 420.366,96 euros y a D. Romualdo 58.754,84 euros, con los intereses legales de dichas cantidades desde la interposición de la demanda y contra la compañía Mapfre los del art. 20 de la LCS, desde la fecha del siniestro.

#### 3. Sentencia de apelación.

Contra la precitada resolución judicial se interpuso por la compañía de seguros Mapfre recurso de apelación, cuyo conocimiento correspondió a la sección 25 de la Audiencia Provincial de Madrid.



En el recurso los motivos de apelación fueron los siguientes:

- a) La calificación que ha de atribuirse a la garantía opcional por accidentes personales -cláusula AV001- incluida en el contrato de seguro.
- b) El ámbito de cobertura del seguro de responsabilidad civil incluido en dicho contrato.
- c) La concreción de los daños y perjuicios sufridos por los perjudicados.
- d) La condena a los intereses de demora del art. 20 de la LCS.

La Audiencia Provincial dictó sentencia, considerando que la condición general cláusula AV001, que regula la cobertura de accidentes personales, conforme a la cual se obliga a indemnizar la muerte o la incapacidad permanente absoluta para cualquier profesión u oficio de los tripulantes/pasajeros asegurados, como consecuencia de accidente sufrido a bordo de la aeronave no es limitativa sino delimitadora del riesgo, toda vez que no opera para restringir, condicionar o modificar el derecho del asegurado a la indemnización, una vez el riesgo objeto del seguro se ha producido.

Se señala que el seguro litigioso concertado abarca distintas modalidades:

En primer lugar, un seguro de daños de cosas; en segundo lugar, un seguro de daños de responsabilidad civil ocasionados a terceros no pasajeros de la aeronave; en tercer lugar, un seguro de daños de responsabilidad civil, en el que se asegura el riesgo de nacimiento a cargo de la asegurada -Centro Tecnológico Are, S.L. de la obligación de indemnizar por responsabilidad civil, los daños personales sufridos por los pasajeros u ocupantes de la aeronave, en su uso de escuela de aviación, mientras embarcan, son transportados o desembarcan de la misma. Y, por último, un seguro de personas, en la categoría de seguro de accidentes del tripulante de la nave, en su uso como escuela de aviación, como consecuencia de la lesión corporal sobrevenida a bordo de dicha aeronave, durante el acceso o descenso de la misma, que derive de una causa violenta, súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado.

Ahora bien, estimó la Audiencia, que el instructor del vuelo no puede considerarse como tripulación de la aeronave. Se razonó para ello que, según el condicionado particular y lo prevenido en los arts. 56 y 150 de la Ley de Navegación Aérea, al no poder realizar la aeronave asegurada ningún servicio público de transporte aéreo -ni de personas, ni de cosas, con o sin remuneración- es evidente que no precisa personal al mando, pilotaje o servicio a bordo de la aeronave, por lo que no cabe atribuir la condición de tripulante al instructor, pues su presencia en la aeronave tiene por objeto el desarrollo de su actividad propia -instructor de vuelo- en el ámbito de la relación laboral con la asegurada.

Por todo ello, estimó que, tanto los alumnos como el instructor, son ocupantes, según la definición de la póliza, que entiende por ocupante "aquella persona que teniendo o no relación laboral con el Asegurado y que sin ser tripulante ni pasajero se encuentra a bordo de la aeronave para desarrollar las actividades propias del mismo o aquellas para las que específicamente han contratado el viaje".

En congruencia con lo expuesto, la Audiencia consideró al instructor como cubierto por el seguro de responsabilidad civil suscrito, con el límite de los cinco millones de euros y, tras entrar a analizar el daño corporal sufrido por los demandantes, redujo el montante indemnizatorio a la cantidad de 343.365,41 euros correspondientes al Sr. Rosendo y 39.712,27 euros al Sr. Romualdo.

#### 4. Recursos extraordinarios.

Contra dicha sentencia se interpuso por Mapfre recursos extraordinarios por infracción procesal y casación, siendo inadmitido el primero de ellos, y admitido a trámite el recurso de casación por razón de la cuantía.

#### **Segundo.** *Primer motivo de casación*

El primero de los motivos de casación se formula al amparo del art 477.2.º de la LEC, por razón de la cuantía, en atención a la infracción del art. 56 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

##### 1. Causa de inadmisión del recurso.



La parte recurrida se opone cuestionando que la cuantía del procedimiento exceda de 600.000 euros. No obstante, no podemos aceptar este argumento cuando consta que la cantidad objeto de demanda, en primera instancia, sobrepasaba con creces dicha suma, puesto que inicialmente se reclamaron, además de los intereses, un principal de 1.042.131,61 euros para D. Victorio y 301.218,70 euros a favor del Sr. Romualdo. Es cierto que, tras la sentencia dictada por el Juzgado, la cuestión litigiosa quedó reducida, en segunda instancia, a las cantidades de 420.366,96 euros y 58.754,84 euros de principal respectivamente, pero unidos a los intereses del art. 20 de la LCS, que fueron objeto de condena determinados desde la fecha del siniestro (14 de abril de 2008), por lo que es obvio que el interés económico de la segunda instancia, tras una simple y sencilla operación matemática, excede notoriamente del límite cuantitativo de acceso a casación.

No nos hallamos, pues, ante el caso de una demanda en que no se hayan cuantificado los intereses vencidos determinantes del acceso a casación, puesto que su valor, sin ellos, excedía con creces del límite legal de los 600.000 euros, ni que los mismos fuesen indeterminados, pues la sentencia judicial de segunda instancia los fija desde la fecha del siniestro.

## 2. Argumentos del recurso.

En el recurso se argumenta que el Sr. Victorio, conforme al art. 56 de la LNV ostentaba, al producirse el accidente, la condición de tripulante, así se indicaba en el informe evacuado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), órgano colegiado adscrito a la Secretaria de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, en el que figuraba entre otros datos: "Tripulación. Piloto al mando: Edad: 55 años. Licencia: Piloto de transporte de línea aérea ATPL (A). Total horas de vuelo: 25000 h aproximadamente. Horas de vuelo en el tipo: Más de 4000 h", datos que corresponden con los del Sr. Victorio, considerado en tal dictamen técnico como tripulante de la aeronave siniestrada.

Igualmente consta que, al detectarse el fallo mecánico, el instructor tomó los mandos, realizó el procedimiento de fallo de motor y se dispuso a efectuar el aterrizaje de emergencia. La recurrente señala que si el instructor no tiene la consideración de tripulante entonces nos encontraríamos ante una aeronave no tripulada, concepto sinónimo de "aeronave no pilotada", es decir se trataría de una aeronave cuyas órdenes de control las recibe vía radio exterior.

Por último, citó en apoyo de su recurso, como vía argumental, lo dispuesto en el RD 37/2011.

## 3. Estimación del recurso.

El recurso debe ser estimado. La modalidad de seguro contratada que, en este trance decisorio nos interesa, es el de la responsabilidad civil de ocupantes/pasajero, que cubre los daños personales sufridos por los pasajeros/ ocupantes de la aeronave, en su uso de escuela de aviación, mientras embarcan, son transportados o desembarcan de la misma.

La definición de lo que se entiende por ocupante se lleva a efecto en los términos siguientes: "aquella persona que teniendo o no relación laboral con el Asegurado y que sin ser tripulante ni pasajero se encuentra a bordo de la aeronave para desarrollar las actividades propias del mismo o aquellas para las que específicamente han contratado el viaje".

Por lo tanto, la aplicación de dicha modalidad de seguro y la resolución del presente recurso de casación, consiste en determinar si el Sr. Victorio, instructor de vuelo habilitado con la correspondiente licencia y en funciones docentes al tiempo de producirse el accidente, ostenta o no la condición de tripulante de la avioneta; puesto que, si carece de ella y, en tanto en cuanto iba en la aeronave siniestrada, estaría cubierto por el seguro de responsabilidad civil de ocupantes, tal y como entendió la Audiencia.

Para ello, tenemos que acudir a la definición legal que se encuentra en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que es aplicable a las escuelas de aviación, al amparo de su art. 150, y en cuyo art. 55, tras señalar que el personal afecto a la navegación aérea puede ser de vuelo y de tierra, en el art. 56 señala que: "El personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación".

Es decir que es tripulante de una aeronave quien está destinado al mando o pilotaje de la misma, para lo cual además se tiene que estar en posesión de un título, licencia, autorización o certificado que faculte específicamente para ejercer esas funciones, cuyas condiciones para su obtención y las atribuciones, obligaciones y responsabilidades de sus titulares se determinarán de acuerdo con las normas del Derecho comunitario europeo, los tratados, convenios internacionales y normas de organismos internacionales de los que el Estado



español sea parte y con lo dispuesto en la LNA y en sus normas de desarrollo (art. 58 LNA), habilitaciones de las que carecen los alumnos que precisamente se encuentran en periodo de formación para obtenerlas.

Es por ello que el único habilitado legalmente para pilotar la nave, al producirse el accidente, era el instructor, quien tomó los mandos de la avioneta y realizó el aterrizaje de emergencia según la investigación oficial, y quien, en el dictamen de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), figura como miembro de la tripulación, en su condición de "piloto al mando". No desdice lo afirmado el hecho de que, previamente al aterrizaje de emergencia, fuera otra persona la que se encontraba pilotando en su condición de ocupante alumno, precisamente iba en la avioneta para la consecución del título correspondiente, el cual además fue indemnizado a cargo del presente seguro.

Es cierto que, conforme al art. 150 de la LNA, las aeronaves de las Escuelas de Aviación, no podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración, pero no por ello se les deja de aplicar la mentada normativa y, por lo tanto, lo establecido en el art. 56. Desde luego, no nos encontramos ante una aeronave civil pilotada por control remoto a la que se refiere el art. 150.2.

Por su parte, el art. 2 del RD 37/2001 de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establece que las entidades dedicadas a la formación de pilotos y las entidades que realizan vuelos de iniciación o panorámicos, cuando éstos no suponen transporte, al tener un ámbito local con salida y llegada en el mismo aeródromo, serán responsables de los daños corporales que se ocasionen, respectivamente, a los alumnos con tarjeta de alumno piloto expedida por la Dirección General de Aviación Civil o a los ocupantes que no formen parte de la tripulación, siempre que los daños se ocasionen a dichas personas mientras se encuentran a bordo o por acción de las aeronaves empleadas en las referidas actividades, o bien como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.

Este precepto establece, por consiguiente, la obligación de un seguro que cubra a los alumnos u otros ocupantes, pero no a la tripulación, considerando, por lo tanto, que dichas aeronaves cuentan, como no puede ser de otra forma, con al menos un tripulante debidamente habilitado, que permita el vuelo de la aeronave.

En la STS 257/2009, de 15 de abril, indicábamos los requisitos para la aplicación de dicho seguro obligatorio: "a) Que el lesionado tenga la condición de alumno piloto u ocupante de la aeronave; y b) Que el lesionado no sea la persona que pilota y que su presencia a bordo de la aeronave lo sea como alumno a quien se instruye, así como que si se trata de ocupante no lo sea como miembro de la tripulación".

Es cierto que cabe concertar un seguro voluntario que cubra la responsabilidad civil de los daños sufridos por la tripulación a bordo, pero en este caso de los términos del seguro litigioso no podemos calificar al Sr. Victorio como mero ocupante, sino como piloto al mando y como tal miembro de la tripulación.

De nuevo, en las condiciones particulares de la póliza, figura que la avioneta asegurada es un aparato Piper PA R-200, con número de asientos pasajeros/ocupantes 3 y número de asientos tripulantes: 1, con referencia, se entiende, al instructor de vuelo.

### **Tercero.** *Segundo motivo de casación*

El segundo motivo al amparo del art. 100 de la LCS, al no haber aplicado la indemnización prevista para D. Victorio como tripulante, y sí la derivada del seguro de responsabilidad civil de ocupantes.

Este motivo debe ser estimado, toda vez que el instructor estaba cubierto por un seguro de aquella naturaleza con el límite de 30.000 euros, ya que el siniestro ocurrido reúne los requisitos para ser considerado como accidente, al derivar de una causa violenta súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, que produjo la invalidez del instructor.

### **Cuarto.** *Sentencia de casación*

En definitiva, nos encontramos ante un contrato de seguro de responsabilidad civil de los previstos en el art. 73 de la LCS. La finalidad de esta clase de seguros consiste en la protección del asegurado, ante la eventualidad de la responsabilidad en que pueda incurrir frente a terceros. La correlativa obligación de resarcimiento del asegurador, para dejar patrimonialmente indemne al asegurado, se encuentra condicionada a la producción del siniestro que, durante la vigencia del contrato, sea consecuencia de la realización de un riesgo, que no se encuentre debidamente excluido de cobertura, sino abarcado por la misma, bajo los requisitos legalmente exigibles; es decir "dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato".

Es cierto que la compañía de seguros responde de la acción directa del art. 76 de la LCS ejercitada por el perjudicado, pero dentro de los límites de la cobertura suscrita, no fuera de ella, con base en un seguro de responsabilidad civil, que no contemplada los riesgos de la navegación aérea del Sr. Victorio como instructor de vuelo y piloto al mando, por mor del conjunto argumental antes expuesto.

Como señala la STS 321/2019, de 5 de junio, del Pleno de esta Sala:

"(v) El art. 76 LCS, al establecer que la acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador frente al asegurado, configura una acción especial, que deriva no solo del contrato sino de la ley ( STS 200/2015).

"(vi) La inmunidad de la acción directa a las excepciones que el asegurador tenga contra su asegurado significa que no puede oponer las excepciones personales ni las derivadas de la conducta del asegurado, como por ejemplo el dolo, pero sí las excepciones objetivas, tales como la definición del riesgo, el alcance de la cobertura y, en general, todos los hechos impeditivos objetivos que deriven de la ley o de la voluntad de las partes del contrato de seguro ( STS 200/2015, de 17 de abril, con cita de las de 26 de noviembre de 2006, 8 de marzo de 2007 y 23 de abril de 2009).

"(vii) En particular, "la delimitación del riesgo efectuada en el contrato resulta oponible [...] al tercero perjudicado, no como una excepción en sentido propio, sino como consecuencia de la ausencia de un hecho constitutivo del derecho de aquel sujeto frente al asegurador. Ese derecho podrá haber nacido frente al asegurado en cuanto causante del daño, pero el asegurador no será responsable, porque su cobertura respecto al asegurado contra el nacimiento de la obligación de indemnizar sólo se extiende a los hechos previstos en el contrato. En tales casos, queda excluida la acción directa, pues el perjudicado no puede alegar un derecho al margen del propio contrato" ( STS 730/2018, de 20 de diciembre, que cita las sentencias 1166/2004, de 25 de noviembre; 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)".

No nos hallamos tampoco, como razona la Audiencia, ante condiciones limitativas, sino delimitadoras del riesgo objeto de cobertura. La determinación entre ocupante y miembro de la tripulación no es oscura, para la aplicación del art. 1288 del CC.

#### **Quinto. Costas y depósito**

La estimación del recurso de casación, así como el acogimiento parcial de demanda y recurso de apelación conlleva que no se haga especial condena en costas ( arts. 394 y 398 LEC).

Procede la devolución de los depósitos constituidos para recurrir ( disposición adicional 15, apartado 8 de la LOPJ).

### **FALLO**

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido:

1.º Casar la sentencia de 15 de marzo de 2017, dictada por la sección 25 de la Audiencia Provincial de Madrid, en el rollo de apelación 894/2016.

2.º Estimar el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia de 30 de junio de 2016, dictada por el Juzgado de Primera Instancia n.º 8 de Majadahonda, en los autos de juicio ordinario 661/2013, y, en su lugar, con revocación de la precitada resolución, reducimos la indemnización a percibir por D. Victorio, a cargo de la compañía de seguros Mapfre Global Risk, S.A., a la suma de 30.000 euros, con los intereses del art. 20 de la LCS desde la fecha del siniestro, ratificando la sentencia de la Audiencia Provincial en el resto de sus pronunciamientos.

3.º No se hace especial condena en costas de ninguna de las instancias y de este recurso de casación. Se decreta la devolución de los depósitos constituidos para recurrir.

Líbrese al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de sala.



Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.