

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ065191

TRIBUNAL SUPREMO

Sentencia 646/2020, de 30 de noviembre de 2020

Sala de lo Civil

Rec. n.º 2529/2017

SUMARIO:**Contratos. Uso de aeronave. Wet lease ACMI. Exclusión de los daños consecuenciales (consequential damages). Daños en la aeronave causados durante su traslado por la arrendataria para operar un vuelo.**

En el tráfico jurídico es posible encontrar **distintos tipos de contratos de wet lease**; uno de los más habituales es el pactado en este caso, que se conoce con las siglas en inglés "**ACMI**", ("**Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance**"), en el que el arrendador asume las obligaciones convencionales de ceder la aeronave ("**Aircraft**"), su tripulación ("**Crew**"), así como a correr con los gastos de mantenimiento ("**Maintenance**") y aseguramiento ("**Insurance**") de la aeronave. Por su parte, el arrendatario debe: (i) pagar el precio del arrendamiento en los términos convenidos; (ii) usar la aeronave diligentemente de acuerdo con su naturaleza, destinándola al uso pactado; (iii) devolver la aeronave a la finalización del contrato en el lugar y tiempo acordados y en el mismo estado sin perjuicio de su desgaste usual; y (iv), finalmente, satisfacer los gastos ordinarios de explotación según la modalidad contratada y términos del contrato suscrito. Lo expuesto es conforme con las obligaciones que imponen a las partes, de forma genérica, los arts. 1554 y 1555 del CC, así como los otros pactos que voluntariamente asuman en virtud del juego del art. 1255 del CC, dentro de sus facultades configuradoras del contrato.

El art. 1258 del CC atribuye a los operadores jurídicos una suerte de habilitación para integrar las lagunas de los contratos, en tanto en cuanto difícilmente las relaciones contractuales se encuentran saturadas de regulación convencional, y sin que ello suponga atentar al principio de la libre autonomía de la voluntad establecido en la configuración de las relaciones privadas, toda vez que se trata de un específico mandato normativo de integración conforme a la ley, al uso y a la buena fe. Parece claro que, dentro del horizonte de la negociación del presente contrato, **es concorde con las exigencias del art. 1258 del CC, que la arrendataria asuma el traslado del avión del lugar en donde se encontraba depositado para cubrir sus necesidades de utilización -carreteo-** que, aunque no fuera una obligación específicamente contemplada, se deduce de la propia naturaleza del contrato suscrito. Es más, la arrendataria, en momento alguno, cuestionó que era a su cargo el carreteo del avión, en tanto en cuanto lo llevó a efecto con sus propios medios, sin que nada hubiera alterado la normalidad contractual, sino fuera porque dicha operación de transporte se ejecutó sin el cuidado debido, lo que contribuyó a la causación del daño, objeto de este proceso. En consecuencia, la responsabilidad corresponde como tractorista y como arrendataria, puesto que la posesión del avión y su carreteo, por las necesidades de su utilización, conforme al destino pactado, derivan directamente del contrato suscrito, sin interferencia de otro sujeto de derecho ajeno al contrato.

Por ello **no se estima que los daños tengan naturaleza extracontractual**, y como tales discurren al margen de las obligaciones dimanantes del contrato suscrito: los posibles daños sufridos por el avión, tanto en su casco como de uso, fueron expresamente previstos por las partes, sin que se produjeran al margen de lo pactado. Los daños reclamados tienen su origen en la pérdida experimentada por la necesidad de sufragar los gastos derivados de reemplazar el avión siniestrado durante el tiempo de su reparación. Ahora bien, los mismos fueron excluidos de las obligaciones de resarcimiento económico entre las partes, por los eventuales daños que se podrían originar en ejecución del contrato de *wet lease* pactado, que permitía a la arrendataria explotar el avión. El contrato está sometido al derecho español, sin que la circunstancia de que esté redactado en inglés suponga su sometimiento al derecho anglosajón, ni que esa fuera la voluntad de las partes. Lo que se ha excluido del contrato es la pérdida de uso o daños consecuenciales (*consequential damages*), lo que no significa que se trate exclusivamente de los daños imprevisibles, como se pretende por la parte demandada en una concreta interpretación del derecho norteamericano.

PRECEPTOS:

Código Civil, arts. 1.103, 1.137, 1255, 1.258, 1.554, 1.555, 1.902

Ley 1/2000 (LEC), art. 281.2.

PONENTE:*Don Jose Luis Seoane Spiegelberg.*

Magistrados:

Don FRANCISCO JAVIER ARROYO FIESTAS
Don MARIA DE LOS ANGELES PARRA LUCAN
Don JOSE LUIS SEOANE SPIEGELBERG

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 646/2020

Fecha de sentencia: 30/11/2020

Tipo de procedimiento: CASACIÓN

Número del procedimiento: 2529/2017

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 25/11/2020

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. Mª Teresa Rodríguez Valls

Transcrito por: EAL

Nota:

CASACIÓN núm.: 2529/2017

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

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Mª Teresa Rodríguez Valls

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 646/2020

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Francisco Javier Arroyo Fiestas

D.ª M.ª Ángeles Parra Lucán

D. José Luis Seoane Spiegelberg

En Madrid, a 30 de noviembre de 2020.

Esta sala ha visto el recurso de casación interpuesto por Mapfre España, Cía. de Seguros y Reaseguros (por sucesión procesal de Mapfre Global Risks, Cía. Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A.), representada por la procuradora D.ª Isabel Campillo García, bajo la dirección letrada de D. Luis Alfonso Fernández Manzano, contra la sentencia n.º 168/2017, dictada por la Sección 25.ª de la Audiencia Provincial de Madrid, en el recurso de

apelación n.º 629/2016, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario n.º 960/13 del Juzgado de Primera Instancia n.º 6 de Majadahonda. Ha sido parte recurrida Iberworld Airlines, S.A., representada por el procurador D. Ramón María Querol Aragón y bajo la dirección letrada de D. David Vich Comas.

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

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Tramitación en primera instancia

1.- El procurador D. Ramón María Querol Aragón, en nombre y representación de Iberworld Airlines, S.A., interpuso demanda de juicio ordinario contra Mapfre Global Risks, Cía. Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., en la que solicitaba se dictara sentencia:

"[...] por la que:

1.- Declare la responsabilidad de AENA y AIR COMET y en consecuencia, de "MAPFRE GLOBAL RISKS COMPAÑÍA INTERNACIONAL REASEGUROS S.A." como entidad aseguradora de ambas, sufridos por el avión Airbus A330 con número de serie MSN 0670 el día 28 de mayo de 2008 en el aeropuerto de Barajas de Madrid.

2.- Por lo anterior, declare el derecho de "IBERWORLD AIRLINES, S.A.", a ser resarcida por parte de "MAPFRE GLOBAL RISKS INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS S.A." daños y perjuicios, incluyendo el lucro cesante, sufridos.

3.- Condene a "MAPFRE GLOBAL RISKS COMPAÑÍA INTERNACIONAL REASEGUROS S.A.", a pagar a "IBERWORLD AIRLINES, S.A." la cantidad de 2.959.748 euros en concepto de principal.

4.- Condene a "MAPFRE GLOBAL RISKS COMPAÑÍA SEGUROS Y REASEGUROS S.A." al pago de la cantidad de 2.364.372,39 euros en concepto de intereses calculados en la forma expuesta en el fundamento jurídico Sexto y devengados a fecha de interposición de la presente demanda, así como los que se devenguen desde el día de hoy hasta su total pago.

Todo ello con expresa condena en costas a la parte demandada".

2.- La demanda fue presentada el 23 de diciembre de 2013, y repartida al Juzgado de Primera Instancia n.º 6 de Majadahonda, se registró con el n.º 960/2013. Una vez fue admitida a trámite, se procedió al emplazamiento de la parte demandada.

3.- El procurador D. José María Rodríguez Jiménez, en representación de Mapfre Global Risks, Cía. Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba al juzgado:

"[...] dicte en su día sentencia por la que se desestime íntegramente la demanda, absolviendo a mi representada de los pedimentos de la misma y condenando en costas a la demandante".

4.- Tras seguirse los trámites correspondientes, el Juez del Juzgado de Primera Instancia n.º 6 de Majadahonda, dictó sentencia de fecha 18 de diciembre de 2015, con la siguiente parte dispositiva:

"Que desestimando íntegramente la demanda interpuesta por Iberworld Airlines SA (en concurso), representada por el Procurador Sr. Querol contra Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros SA, representada por el Procurador Sr. Rodríguez, debo absolver y absuelvo a la parte demandada de las pretensiones deducidas frente a la misma.

Dada la desestimación íntegra e la demanda, se imponen las costas a la parte actora".

Segundo.

Tramitación en segunda instancia

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Iberworld Airlines, 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 629/2016, y tras seguir los correspondientes trámites dictó sentencia en fecha *, cuya parte dispositiva dispone:

"FALLAMOS: Que estimando parcialmente el recurso de apelación interpuesto por Iberworld Airlines, S.A. (en concurso) contra la sentencia de 18 de Diciembre de 2015 del Juzgado de Primea Instancia nº 6 de Majadahonda dictada en procedimiento 960/13 revocamos dicha resolución. En su lugar y con estimación parcial de su demanda:

1.- Declaramos la responsabilidad de Air Comet y en consecuencia de Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros S.A. como entidad aseguradora, por los daños sufridos por el avión Airbus A 330 con número de serie MSN 0670 el día 28 de Mayo de 2008 en el Aeropuerto de Barajas, de Madrid.

2.- Declaramos el derecho de Iberworld Airlines S.A. a ser resarcida por la demanda antes citada por los daños y perjuicios sufridos incluyendo el lucro cesante.

3.- Condenamos a Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros S.A. a pagar a la demandante la cantidad d 1.667.710,88 € e intereses de la mora procesal devengados a partir de la presente sentencia.

4.- No ha lugar a las demás pretensiones de la demandante.

5.- Sin imposición de costas en ninguna de las dos instancias".

Tercero.

Interposición y tramitación del recurso de casación

1.- El procurador D. José María Rodríguez Jiménez, en representación de Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., interpuso recurso de casación.

Los motivos del recurso de casación fueron:

"Infracción del artículo 1258 del Código Civil (por inaplicación) y del artículo 1902 del Código Civil (por aplicación incorrecta), al considerar el tribunal "a quo" que la función de carreteo (desplazamiento de la aeronave por las pistas del aeropuerto) no forma parte integral del objeto del contrato de arrendamiento suscrito entre Iberworld y Air Comet y concluir, en consecuencia, que la responsabilidad de Air Comet es de naturaleza extracontractual.

[...]

Subsidiariamente, infracción (por inaplicación) de los artículos 1103 y 1137 del Código Civil, al no haber moderado la responsabilidad de Mapfre (en su condición de aseguradora de responsabilidad civil de Air Comet) por la concurrencia de culpas entre Aena y Air Comet en particular, repartiendo la responsabilidad entre Aena y Air Comet al 50% (por imposibilidad de concretar el grado de participación de cada una de ellas en la causación del siniestro".

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 6 de noviembre de 2019, cuya parte dispositiva es como sigue:

"1º.- Admitir el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros SA contra la sentencia dictada con fecha 5 de mayo de 2017, por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 25.ª), en el rollo de apelación 629/2016, dimanante de los autos de Juicio Ordinario n.º 960 /2013, del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 6 de Majadahonda.

2º.- 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. Durante este plazo las actuaciones estarán de manifiesto las actuaciones en la Secretaría.

3º.- Contra la presente resolución no cabe recurso alguno".

3.- Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente escrito.

4.- Por providencia de 8 de octubre de 2020 se nombró ponente al que lo es en este trámite y se acordó resolver el recurso sin celebración de vista, señalándose para votación y fallo el 25 de noviembre del presente, fecha en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.

Antecedentes relevantes.

A los efectos decisorios del presente recurso hemos de partir de los hechos siguientes:

1.- El contrato que vinculaba a Iberworld Airlines, S.A. y la mercantil Air Comet, asegurada en la entidad Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros S.A.

Las precitadas compañías aéreas habían celebrado un contrato de arrendamiento bajo la modalidad weat lease, entre sus cláusulas destacamos las siguientes:

"IBERWORLD AIRLINES se mantendrá como responsable de la aeronavegabilidad del avión así como de sus responsabilidades técnicas. Este Contrato ACMI comenzará el 28 de mayo de 2008 y terminará el 30 de mayo de 2008.

El precio incluye todas y cada una de las obligaciones definidas bajo el ACMI como: Avión, Cabina y tripulación de cabina, esto incluye gastos de personal tales como salarios y subsidios. Mantenimiento completo incluyendo pero no limitado al mantenimiento de la línea, aceites y lubricantes, reacondicionamientos y reparaciones en la aeronave.

Seguro de casco y seguro de responsabilidad civil, tal y como se definen en la cláusula "SEGURO". El precio no incluye el seguro de los pasajeros, equipaje y seguro de responsabilidad civil de la mercancía transportada.

Todos los demás costes están excluidos y serán asumidos por AIR COMET".

Las obligaciones de la entidad arrendadora, propietaria de la aeronave, eran las siguientes:

"IBERWORLD AIRLINES proporcionará un avión Airbus 4330-343 con 388 sitios de clase turista para llevar a cabo los vuelos comerciales de pasajeros acordados bajo este Contrato ACMI, debidamente equipados incluyendo, pero no limitado a la documentación apropiada, sistemas de audio y video, tal y como está detallado en el Programa de Vuelo.

IBERWORLD AIRLINES se encargará de que el avión a proporcionar pueda operar el transporte aéreo de pasajeros y mercancías durante el día o la noche, que esté mantenido, que tenga tripulación de cabina y de cabina de mando, que esté gestionado y asegurado según todas las leyes y regulaciones del Estado de Matriculación, España y cualquier otro estado desde el cual o al cual puede volar, aplicables sobre la explotación, mantenimiento y control de la aeronave.

IBERWORLD AIRLINES proporcionará una tripulación de cabina y de cabina de mando que hable inglés y español y que tenga licencia de tripulación para un 4330-343 de conformidad con el fabricante de la aeronave y con los requisitos de la Autoridad Española de Aviación Civil (CAA) para la realización de los vuelos bajo este Contrato.

IBERWORLD AIRLINES deberá mantener la aeronave en cumplimiento con los requisitos y regulaciones aplicables de la Autoridad Española de Aviación Civil.

IBERWORLD AIRLINES es responsable de la navegabilidad de la aeronave.

IBERWORLD AIRLINES suscribirá y mantendrá la(s) póliza(s) de seguro a la que hace referencia la cláusula SEGURO.

IBERWORLD AIRLINES no es responsable de ningún coste operacional directo ("CDO").

En la cláusula seguro de dicho contrato se pactó:

"IBERWORLD AIRLINES será responsable de cualquier pérdida o daño a la propiedad de terceras partes o de la muerte o lesiones de terceras partes (excluyendo a los pasajeros) y de cualquier pérdida o daño causado al avión y se compromete a indemnizar y eximir a AIR COMET de y contra cualquier responsabilidad, reclamaciones y demandas en relación con el Contrato a menos que dicha pérdida o daño se deba a negligencia grave o conducta dolosa de AIR COMET.

IBERWORLD AIRLINES suscribirá y mantendrá un seguro de casco y de casco de guerra con respecto a la aeronave, así como un seguro de Responsabilidad Civil a todo riesgo, incluyendo riesgo de guerra, con respecto a todas las operaciones contempladas bajo este Contrato con una suma asegurada no inferior a 1.000.000.000 de dólares. Estos seguros deberán contener una renuncia de subrogación frente a AIR COMET y deberán incluir a AIR COMET como asegurado adicional.

AIR COMET se encargará de que el Otro Operador suscriba y mantenga un Seguro de Responsabilidad Legal a todo riesgo de pasajeros, equipaje, carga del avión y correo, incluyendo riesgo de guerra con respecto a todas las operaciones contempladas bajo este Contrato con una suma asegurada no inferior a 1.000.000.000 de dólares, y en el que se incluirá a IBERWORLD AIRLINES como asegurado adicional.

Ninguna de las partes será responsable por la pérdida de uso o daños consecuenciales, derivados de los anteriormente mencionados o de otros servicios bajo este Contrato".

Igualmente el contrato contenía un anexo 1, en el que se convino:

"De acuerdo con lo requerido por IBERWORLD AIRLINES, AIR COMET proporcionará el agente de handling en cada aeropuerto.

De acuerdo con lo requerido por IBERWORLD AIRLINES, AIR COMET proporcionará su proveedor de combustible en cada aeropuerto.

AIR COMET proporcionará el servicio de catering y la comida de la tripulación".

2.- El siniestro del avión

El 28 de mayo de 2008, en el aeropuerto Adolfo Suárez, se produjo una colisión en el que resultó con daños el Airbus A 330, propiedad de Iberworld Airlines, durante una maniobra de carreteo del referido avión, desde su estacionamiento en el edificio satélite de la terminal 4 de dicho aeropuerto a la terminal 1 para efectuar un vuelo operado por Air Comet.

3.- Objeto del proceso y las sentencias de primera y segunda instancia

Iberworld Airlines, S.A., (en concurso) presentó demanda contra Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., en su condición de aseguradora, tanto de AENA como de la mercantil Air Comet, S.A., a los efectos de ser resarcida de los daños y perjuicios sufridos en cuantía de 2.959.748 euros, como consecuencia del siniestro antes descrito.

Según la demanda, un Follow Me de Aena, que guiaba el convoy, no respetó un punto de espera (stop), en el tramo A-11 de la calle paralela a la pista 33, y el Control de Movimiento de Superficie del aeropuerto tampoco gestionó correctamente el desplazamiento, ello provocó que tuviera que frenar bruscamente para dejar paso a un avión de Vueling, que circulaba por pista preferente. Por su parte, el remolque de Air Comet igualmente se vio obligado a frenar, produciéndose la colisión causante de los daños.

El conocimiento de la demanda correspondió al Juzgado de Primera Instancia n.º 6 de Majadahonda, que dio lugar al procedimiento ordinario n.º 960/2013.

Seguido el juicio, en todos sus trámites, se dictó sentencia desestimatoria de la demanda. En ella, en síntesis, se razonó que la responsabilidad del accidente era achacable a la conducta descuidada del conductor del Follow Me de Aena y de la Torre de Control por desatender la supervisión de la operación, no obstante lo cual la acción se encontraba prescrita. No se estimó que el daño respondiese a acción culposa de clase alguna achacable a la entidad Air Comet, cuyo tractor realizaba el carreteo del avión siniestrado.

Contra dicha sentencia se interpuso recurso de apelación, por turno de reparto su conocimiento correspondió a la sección Vigésimoquinta de la Audiencia Provincial de Madrid, que dictó sentencia en la que ratificó la prescripción de la acción con respecto a la entidad AENA, y consideró, en contra del criterio del juzgado, que en la producción del siniestro concurrió una conducta imprudente del conductor del tractor de Air Comet.

Al respecto se razonó que la imprevisibilidad del frenazo o detención brusca o inadecuadas del Follow me no es una categoría absoluta, pues en la serie de factores desencadenantes del siniestro no se puede ignorar la amplia visibilidad de la que se disponía desde el tractor para apercibirse de la salida del avión de Vueling y, además, se había rebasado un punto de espera intermedio sin que el Follow me parase. Se estimó que si era una señal de obligado cumplimiento y éste último vehículo no se detuvo, tal circunstancia pudo advertirse por el conductor del tractor, que circulaba detrás, por más que se hicieran indicaciones manuales de continuación. La señalización del punto de espera estaba ahí, sin que su observancia dependa de criterios subjetivos, ni pueda sustituirse por razones de confianza fundadas en la guía del convoy. Se generó una situación de riesgo al que no fue ajeno el conductor del tractor de Air Comet, que realizaba la operación de carreteo.

Por otra parte, se consideró que el desplazamiento de la aeronave por las pistas del aeropuerto, en concreto entre la terminal 4 a la terminal 1, no figuraba entre las obligaciones a cargo de Air Comet, en virtud del contrato de arrendamiento de la aeronave de 26 de mayo de 2008 y, por tanto, el perjuicio causalmente derivado del siniestro se habría producido fuera de la órbita de lo rigurosamente pactado entre las partes. Por ello, la responsabilidad de Air Comet sería de naturaleza extracontractual ex artículo 1902 del Código Civil y, en consecuencia, no era aplicable la causa de renuncia de daños pactada entre las partes en el referido contrato.

En definitiva, se dictó sentencia en la que se apreció la responsabilidad de Air Comet y, por lo tanto, la de la demandada Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., como entidad aseguradora, por los daños y perjuicios sufridos por el siniestro litigioso, con la condena de dicha compañía a abonar a Iberworld Airlines, S.A., la cantidad de 1.667.710,88 euros, con los intereses de la mora procesal devengados a partir de la sentencia y sin condena en costas.

Contra dicha resolución se interpuso por Mapfre el recurso de casación cuya decisión nos ocupa.

Segundo.

Los motivos del recurso de casación interpuesto

El recurso de casación se interpone por razón de la cuantía de la pretensión, al ser superior a los 600.000 euros.

El primero de los motivos esgrimidos se fundamenta en la infracción del art. 1258 del CC (por inaplicación) y del art. 1902 del CC (por aplicación incorrecta), al considerar el tribunal a quo que la función de carreteo (desplazamiento de la aeronave en las pistas del aeropuerto) no forma parte integral del objeto del contrato de arrendamiento suscrito entre Iberworl y Air Comet y concluir, en consecuencia, que la responsabilidad de Air Comet es de naturaleza extracontractual y, por lo tanto, no eran aplicables las cláusulas del contrato relativas a la obligación de seguro.

En su desarrollo, se argumentó que Iberworld alquiló el avión a Air Comet para su utilización y ésta requería necesariamente el traslado del avión del lugar en que estaba estacionado, en la terminal 4, para operar desde la terminal 1, en que se iba a producir el embarque. Dicha operación de carreteo había sido asumida por Air Comet, incluida en las distintas operaciones de handling o asistencia a tierra asumidas por ésta última, constanding literalmente en el contrato que "[...] de acuerdo con lo requerido por IBERWORLD AIRLINES, AIR COMET proporcionará el agente de handling en cada aeropuerto".

La Audiencia consideró, no obstante, que el carreteo no estaba comprendido en el contrato, quedando fuera de la previsión convencional, pero en todo caso, se sostiene en el recurso, que tal conclusión supone una patente infracción del art. 1258 del CC, en tanto en cuanto los contratos obligan no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes con la buena fe, al uso y a la ley; precepto que permite integrar el contrato, citando en apoyo de su tesis las sentencias 914/1995, de 26 de octubre; 727/2012, de 29 de noviembre; 184/2017, de 14 de marzo.

De conformidad con dicha doctrina jurisprudencial, sostiene la compañía recurrente, que quien contrata queda obligado, no sólo a lo que se expresa de modo literal en el contrato, sino también a sus derivaciones naturales o consecuencias que, según la manifestación de voluntad y naturaleza del propio contrato, sean conformes a la buena fe, al uso y a la Ley, lo que requería que Air Comet efectuase todas las operaciones de handling necesarias, entre las que se comprende el carreteo del avión, aunque no fuera una de las expresamente contempladas en la literalidad del contrato, citando al respecto el art. 1555 del CC, relativo a la obligación del arrendatario a usar diligentemente el bien arrendado.

Lo afirmado conduce, según la tesis del recurso, a considerar que el daño se produjo en el desarrollo normal del contrato suscrito, por lo que la responsabilidad de Air Comet es contractual y no extracontractual como indebidamente consideró la Audiencia, con lo que se vulneró el art. 1902 del CC, citando al respecto la sentencia 607/2010, de 7 de octubre, que a su vez cita otras de este tribunal. Esta consideración deviene esencial, toda vez que cualquier relación contractual que conceda un medio específico para su resarcimiento será de preferente aplicación respecto de la responsabilidad extracontractual.

Subsidiariamente, se interpuso recurso, por inaplicación de los arts. 1103 y 1137 del CC, al no haber moderado la responsabilidad de Mapfre (en su condición de aseguradora de responsabilidad civil de Air Comet), derivada de la concurrencia de culpas entre Aena y Air Comet, repartiendo la responsabilidad entre ellas al 50% (por imposibilidad de concretar el grado de participación de cada una en la producción del siniestro).

Tercero.

Examen del primero de los motivos de casación

El análisis del primero de los motivos del recurso de casación formulado lo llevamos a efecto en los apartados siguientes.

1.- Oposición formal al recurso interpuesto

La parte demandante se opone a la admisibilidad del primer motivo del recurso de casación interpuesto, dado que considera mezcla cuestiones heterogéneas, al alegar la infracción del art. 1258 del CC, para impugnar la interpretación de la relación contractual, y tratar, además, de cuestiones tales como la exclusión de las consequential damages y su pretendida configuración como daño directo.

En segundo lugar, dado que incorpora un conjunto de argumentos jurídicos sorpresivos que no planteó con anterioridad, como son la indebida aplicación de los arts. 1258 CC y 1555 del CC, así como jurisprudencia sobre el carácter prioritario de la responsabilidad contractual sobre la extracontractual, todo ello con la finalidad de transformar lo que Air Comet debía realizar a su riesgo para poder volar el avión, por no cubrirlo el contrato, en una obligación convencional.

2.- Desestimación de los óbices formales impeditivos del análisis de la infracción de derecho sustantivo fundamento del recurso

No podemos admitir estos óbices de admisibilidad, en tanto en cuanto, como señala la sentencia 286/2008, de 8 de mayo: "[...] reiterada jurisprudencia de esta Sala ha establecido que el artículo 1258 CC, dado su carácter genérico, no puede servir de fundamento a un motivo de casación si no se pone en relación con la infracción de otros preceptos, por impedirlo el principio de especialidad característico de este recurso" (sentencias del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2006, rec. 2421/1999, 8 de junio de 2006, rec. 3655/1999, 22 de junio de 2006, rec. 4053/1999, 22 de junio de 2006, rec. 4210/1999, 20 de julio de 2006, rec. 3121/1999, 6 de octubre de 2006, rec. 4944/1999, 17 de octubre de 2006, rec. 5218/1999, 24 de octubre de 2006, rec. 2624/1999, 22 de diciembre de 2006, rec. 365/2000, 6 de marzo de 2007, rec. 2976/1999, 27 de junio de 2007, rec. 3022/2000, 8 octubre de 2007, rec. 3552/2000, 29 de noviembre de 2007, rec. 3329/2000).

En consecuencia no vemos inconveniente alguno a la cita del art. 1258 en relación con el art. 1555 ambos del CC.

La jurisprudencia de esta Sala veda plantear cuestiones per saltum, que son aquellas que, sin impedimento para hacerlo, no se formularon en la primera instancia y/o en la apelación (sentencias 614/2011, de 17 noviembre; 632/2012, de 29 octubre; 32/2013, de 6 de febrero; 268/2013, de 22 de abril, entre otras muchas); pues la casación no permite hacer un nuevo planteamiento de la cuestión litigiosa, distinta a la que se sometió a la consideración del tribunal de apelación (sentencia del Pleno 772/2014, de 12 de enero de 2015).

Ahora bien, no nos hallamos ante una cuestión nueva, pues la operatividad de las obligaciones dimanantes de las cláusulas del contrato y entre ellas las correspondientes a seguros, así como la inclusión del siniestro objeto del proceso y sus consecuencias jurídicas dentro de los términos pactados, fueron discutidas en ambas instancias,

y, en consecuencia, objeto de debate y contradicción por las partes, amén de ser específicamente tratadas por la sentencia recurrida en casación, que no se califica de incongruente. Es, por ello, que la invocación del art. 1258 del CC proviene directamente de la impugnación de la sentencia recurrida.

En definitiva, la determinación del contenido y alcance del contrato, así como la inclusión de la operación de carreteo del avión y sus consecuencias, fueron objeto de específica discusión en las instancias, hasta el punto que la sentencia de apelación la excluyó de la órbita de lo pactado, sin que se haya generado, por consiguiente, indefensión alguna a la recurrida. No se infringió pues el acceso vedado a las cuestiones no planteadas en la instancia conforme a la jurisprudencia citada.

En otro orden de cosas, el desarrollo del recurso requería necesariamente entrar a analizar el significado de la exclusión pactada del resarcimiento de las pérdidas de uso o daños consecuenciales, al basarse en la naturaleza contractual de los daños y perjuicios reclamados, por lo que no supone el planteamiento de cuestiones heterogéneas, sino que constituyen consecuencias directamente derivadas del motivo de casación formulado en los términos antes expuestos.

3.- Sobre la interpretación del contrato por la Audiencia

Constituye reiterada doctrina de esta Sala la que viene proclamando que ha de prevalecer la interpretación realizada por los juzgadores de segunda instancia, sin que sea posible su revisión en casación, en la medida en que se ajuste a los hechos considerados probados por el tribunal sentenciador en el ejercicio de su función exclusiva de valoración de la prueba, salvo cuando se demuestre su carácter manifiestamente ilógico, irracional o arbitrario o vulnere alguna de las normas o reglas sobre la interpretación de los contratos, por desnaturalización de sus presupuestos y vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva (entre otras, sentencias 269/2020, de 19 de junio, 104/2020, de 19 de febrero, 494/2019, de 25 de septiembre, 266/2019, de 10 de mayo, 251/2019, de 6 de mayo, 498/2018, de 14 de septiembre, y 82/2019, de 7 de febrero).

Se sostiene que la interpretación del contrato llevada a efecto por la Audiencia debe prevalecer conforme reiterada jurisprudencia y que en la sentencia de la Audiencia se señala al respecto:

"No se discute si para volar el avión tenía que ser trasladado de una terminal a otra: el carreteo, sino si ese servicio se contrató.

De las obligaciones a cargo de A.C. no consta la del carreteo; sí otras integradas en el handling pero ésta, no. El precio se establece por una serie de contraprestaciones pero no incluye la del carreteo. Si se estableció específicamente el servicio de catering a cargo de A.C. pudo también incluirse el carreteo que lógicamente parece mucho más importante; pero no se incluyó y su consecuencia a los efectos que aquí interesan es que los daños controvertidos quedan fuera de la previsión contractual sobre esta materia".

Ahora bien, no se ataca, en este caso, la interpretación de la Audiencia de que el contrato no prevé específicamente, dentro de su clausulado contractual, a quien corresponde el carreteo del avión, sino si constituía una prestación natural del contrato sometida al régimen de responsabilidad pactado y, para ello, se invoca el art. 1258 del CC, que señala que el contrato se perfecciona por el mero consentimiento y que, "[...] desde entonces, obliga no solo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, el uso y a la ley".

4.- Contenido y alcance del art. 1258 del CC , en relación con el contrato de utilización de la aeronave en su modalidad weat lease pactada

La sentencia 772/2002, de 18 de julio, señala en la interpretación del precitado art. 1258 del CC que:

"La palabra "consecuencias" da idea de relación, nexo o enlace entre un efecto y su causa, y alude así a algo derivado directamente del contrato que como corolario, derivación, efecto hay que tener como convenido. Como tiene manifestado esta Sala, el carácter genérico de este artículo ha de armonizarse con los más específicos que para contrato y cada supuesto contiene el Código Civil (Sentencia de 24 de Diciembre de 1956), y la posibilidad de ampliar o modificar, a su amparo, lo estrictamente convenido, ha de admitirse con gran cautela y notoria justificación (Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de Junio de 1944), es decir, la expansión de los deberes al amparo del artículo 1258 debe ser lo más restringida posible, porque no puede extinguirse este artículo del contenido en el 1253 -debe decir 1283-, según el cual, en los términos de un contrato no deberán entenderse comprendidos cosas distintas y casos diferentes de aquellos sobre los que los interesados se propusieron contratar. Y en cualquier caso al extender una obligación al amparo del citado artículo, conviene incardinar la consecuencia añadida en alguno de los tres supuestos: ley, uso o buena fe (Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de Noviembre de 1988)".

El art. 1258 del CC atribuye, con las prevenciones indicadas, a los operadores jurídicos una suerte de habilitación para integrar las lagunas de los contratos, en tanto en cuanto difícilmente las relaciones contractuales se encuentran saturadas de regulación convencional, y sin que ello suponga atentar al principio de la libre autonomía de la voluntad establecido en la configuración de las relaciones privadas (art. 1255 del CC), toda vez que se trata de un específico mandato normativo de integración conforme a la ley, al uso y a la buena fe.

Parece claro que, dentro del horizonte de la negociación del presente contrato de weat lease, se halla comprendido el carreteo del avión como elemento imprescindible para poder cumplir el fin contractual previsto de

disfrutar la aeronave y utilizarla conforme al destino pactado. La entidad actora cumplió con sus obligaciones al poner la nave a disposición de la arrendataria Air Comet, mantenerla en estado de aeronavegabilidad y garantizarle el pacífico goce del avión, sin perturbaciones, ni ataques a la posición posesoria conferida, facilitar la tripulación de cabina y de cabina de mando necesarias, así como tener contratados y vigentes los correlativos contratos de seguro.

Prestaciones que son las correspondientes al tipo de contrato celebrado por las partes, en su modalidad de web lease, que permite conferir la utilización de un avión, durante un corto plazo de tiempo, como es el caso que nos ocupa, y de esta forma satisfacer legítimos intereses de las partes, en tanto en cuanto permite a los arrendatarios completar su capacidad de flota ante diversas contingencias (avería, falta de tripulación, necesidades de explotación etc.) y a los titulares del avión obtener un beneficio arrendando su excedente de capacidad.

En el tráfico jurídico es posible encontrar distintos tipos de contratos de wet lease, no obstante uno de los más habituales es el pactado por las partes, que se conoce con las siglas en inglés "ACMI", ("Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance"), en el que el arrendador asume las obligaciones convencionales de ceder la aeronave ("Aircraft"), su tripulación ("Crew"), así como a correr con los gastos de mantenimiento ("Maintenance") y aseguramiento ("Insurance") de la aeronave.

Y, por su parte, el arrendatario debe: (i) pagar el precio del arrendamiento en los términos convenidos; (ii) usar la aeronave diligentemente de acuerdo con su naturaleza, destinándola al uso pactado; (iii) devolver la aeronave a la finalización del contrato en el lugar y tiempo acordados y en el mismo estado sin perjuicio de su desgaste usual; y (iv), finalmente, satisfacer los gastos ordinarios de explotación según la modalidad contratada y términos del contrato suscrito.

Lo expuesto es conforme con las obligaciones que imponen a las partes, de forma genérica, los arts. 1554 y 1555 del CC, así como los otros pactos que voluntariamente asuman en virtud del juego del art. 1255 del CC, dentro de sus facultades configuradoras del contrato.

En el contexto expuesto, es concorde con las exigencias del art. 1258 del CC, que la arrendataria asuma el traslado del avión del lugar en donde se encontraba depositado para cubrir sus necesidades de utilización que, aunque no fuera una obligación específicamente contemplada, se deduce de la propia naturaleza del contrato suscrito. Es más la arrendataria, en momento alguno, cuestionó que era a su cargo el carreteo del avión, en tanto en cuanto lo llevó a efecto con sus propios medios, sin que nada hubiera alterado la normalidad contractual, sino fuera porque dicha operación de transporte se ejecutó sin el cuidado debido, lo que contribuyó a la causación del daño, objeto de este proceso, conjuntamente con la actuación concurrente de AEANA, que prescribió.

En consecuencia, no podemos compartir que la responsabilidad que correspondía a Air Comet fuera exclusivamente como tractorista y no como arrendataria, puesto que la posesión del avión y su carreteo, por las necesidades de su utilización, conforme al destino pactado, derivan directamente del contrato suscrito, sin interferencia de otro sujeto de derecho ajeno al contrato.

En el propio contrato se señala que Iberwold Airlines "[...] no es responsable de ningún coste operacional directo", que Air Comet "[...] proporcionará el agente de handling en cada aeropuerto".

El daño, en este caso, se ha producido dentro de una relación contractual, en el marco de sus propias y específicas particularidades y, entre ellas, las contempladas de la utilización del avión, aseguramiento y exclusión de los daños derivados de la pérdida de uso o daños consecuenciales.

5.- Estimación del recurso y asunción de la instancia

Por todo el conjunto argumental expuesto, no estimamos que los daños producidos tengan naturaleza extracontractual, y como tales discurran al margen de las obligaciones dimanantes del contrato de web lease suscrito, lo que implica la estimación del recurso interpuesto. Los posibles daños sufridos por el avión, tanto en su casco como de uso, fueron expresamente previstos por las partes, sin que se produjeran al margen de lo pactado.

Los daños materiales sufridos en el casco del avión ya fueron resarcidos a la demandante y no son objeto de este proceso. Los reclamados tienen su origen en la pérdida experimentada por la necesidad de sufragar los gastos derivados de reemplazar el avión siniestrado durante el tiempo muerto de su reparación. Ahora bien, los mismos fueron excluidos de las obligaciones de resarcimiento económico entre las partes, por los eventuales daños que se podrían originar en ejecución del contrato de web lease pactado, que permitía a Air Comet explotar el avión de Iberworld.

La propia parte recurrida reconoce expresamente que el contrato está sometido al derecho español, sin que la circunstancia de que esté redactado en inglés suponga su sometimiento al derecho anglosajón, ni que esa fuera la voluntad de las partes. Lo que se ha excluido del contrato es la pérdida de uso o daños consecuenciales, que no significa que se trate exclusivamente de los daños imprevisibles, como se pretende por la parte demandada, que efectúa al respecto, sin justificarla, una concreta interpretación del derecho norteamericano (art. 281.2 LEC).

Se convino la exclusión de los daños en el casco del avión con la obligación de la actora de pactar seguros de tal clase, que "[...] deberán contener una renuncia de subrogación frente a AIR COMET y deberán incluir a AIR COMET como asegurado adicional". Y, en la cláusula ahora discutida, las partes se liberaron mutuamente de la "[...]pérdida de uso o daños consecuenciales derivados de los anteriormente mencionados o de otros servicios bajo este contrato"; por lo que, en coherencia con lo pactado, dentro de la pérdida de uso están comprendidos los daños

objeto de este proceso, relativos a los sobrecostes de explotación por la imposibilidad de utilización del avión y ganancias dejadas de obtener.

Por todo el conjunto argumental expuesto, procede la desestimación de la demanda deducida por la actora contra la compañía de seguros demandada y, en consecuencia, la confirmación de la sentencia del Juzgado, si bien lo sea por distintos razonamientos.

La estimación del primero de los motivos de casación determina la improcedencia de analizar el segundo de ellos de carácter subsidiario.

Cuarto.

Costas y depósito

Las costas de primera y segunda instancia se imponen a la parte demandante (arts. 394 y 398 LEC), sin que se haga especial pronunciamiento sobre las costas del recurso de casación, al ser estimado (art. 398 LEC).

En cuanto a los depósitos constituidos para recurrir se estará lo normado en la Disposición Adicional 15, apartados 8 y 9, 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- Estimar el recurso de casación interpuesto por Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., contra la sentencia, dictada el 5 de mayo de 2017, por la sección Vigésimoquinta de la Audiencia Provincial de Madrid, en el recurso de apelación n.º 629/2016, sin imposición de costas y devolución del depósito constituido para recurrir.

2.º- Casar la sentencia recurrida, dejándola sin efecto, y, desestimando el recurso de apelación interpuesto, confirmar el fallo de la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia n.º 6 de Majadahonda, en los autos de juicio ordinario 960/2013, con imposición de las costas de segunda instancia a la demandante recurrente y pérdida del depósito constituido para apelar.

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.