

# **RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AEREO DURANTE LAS OPERACIONES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE**

**ENRIQUE MAPELLI**

Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y  
del Espacio y de la Aviación Comercial

## **SUMARIO:**

- 1. PLANTEAMIENTO DEL TEMA**
- 2. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR AEREO**
- 3. IMPORTANCIA DEL TEMA**
- 4. EMBARQUE Y DESEMBARQUE**
- 5. OPINIONES DE LA DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA**
- 6. CONCLUSIONES**

## **I. PLANTEAMIENTO DEL TEMA**

Como base e iniciación del presente trabajo es necesario tener en cuenta los dos siguientes preceptos:

A. Artículo 17 del convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte Aéreo Internacional, ultimado el 12 de octubre de 1929<sup>1</sup>, dice: "El porteador es responsable

---

<sup>1</sup> Este convenio fue ratificado por España el 31 de enero de 1930 y publicado en la "Gaceta de Madrid, nº 233 de 24 de agosto de 1931". Su texto se inserta en el libro, "Legislación Aérea", Tercera Edición, Editorial Tecnos, Madrid 1992, págs. 151 y ss. El Convenio de Varsovia ha sido modificado en diversas ocasiones, (Protocolo de la Haya de 28 de septiembre de 1955, ratificado por España en 6 de diciembre de 1965, Protocolo de Montreal, 1, 2, 3, y 4 de 25 de septiembre de 1975; pero ninguna de las modificaciones introducidas en ellos afectan al texto del artículo 17.

del daño ocasionado, en caso 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”.

B. El artículo 115 de la Ley sobre Navegación Aérea de 21 de julio de 1960<sup>2</sup>, “establece que 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”.

Conviene advertir que este artículo de la Ley sobre navegación Aérea se encuadra en su capítulo XIII que versa sobre, “la responsabilidad en caso de accidente”.

El concepto de accidente ha de entenderse con amplitud ya que, dentro del propio capítulo, se regulan las indemnizaciones que el porteador debe pagar, “por retraso en la entrega de la carga o equipaje facturado”. Por otro lado no parece que tenga relevancia la diferencia que pueda ser establecida entre viajero, que es el término que, uno en singular y otro en plural, emplean tanto el Convenio de Varsovia como la Ley sobre Navegación Aérea, en los preceptos que acaban de ser transcritos. Sobre ello opina Tapia Salinas<sup>3</sup>, que “viajero” es el que viaja simplemente y puede viajar todo el que se encuentre a bordo de una aeronave en pleno vuelo. Por el contrario “pasajero” es el titular de un contrato de pasaje celebrado con el transportista, con independencia de que el transporte se realice o no. El pasajero puede llegar, y así sucede la mayoría de las veces, a ser viajero y en estos casos se identifican ambos conceptos, se cumple la obligación contraída por el transportista y el contrato ha tenido su efecto. Si por el contrario, no llega a adquirir tal condición, su cualidad de pasajero no la ha perdido, sino que precisamente, en virtud de ello, aparecerá como sujeto activo o pasivo de la responsabilidad que por la no realización del contrato puede existir respecto al transportista según que la culpa de tal incumplimiento sea de éste o de aquél. En definitiva: el concepto de viajero se aplica precisamente a una situación de hecho y en cambio la condición de pasajero revela la titularidad de una relación jurídica”.

---

<sup>2</sup> Esta Ley fue publicada en el Boletín Oficial del Estado, nº 176 de 23 de julio de 1960. Muchos de sus preceptos se encuentran carentes de aplicación actual especialmente teniendo en cuenta lo legislado por la Comunidad Europea sobre la materia. La modificación o promulgación de una nueva Ley están siendo estudiadas.

<sup>3</sup> Luis Tapia Salinas, “Curso de Derecho Aeronáutico”, Bosch, Casa Editorial, Barcelona, 1980, pág. 316

Independientemente de todo ello, las declaraciones temporales que se establecen tanto en los preceptos del Convenio de Varsovia como en la Ley sobre Navegación Aérea disipan toda duda ya que, en ambos artículos se requiere que la persona o se encuentra en el interior de la aeronave o está realizando las operaciones de embarque o desembarque. A nuestro juicio ello supone la exclusión de los miembros de la tripulación<sup>4</sup>, y del polizón. Los miembros de la tripulación sea la calificada como la técnica como aquella otra integrada por los empleados que prestan servicio en la cabina de los pasajeros, se encuentran ligados a la empresa en virtud de un contrato de trabajo, ajeno, pues, al contrato de transporte respecto de cuyo incumplimiento las leyes internacional y nacional de referencia establecen la respectiva responsabilidad. El polizón puede ser definido como aquella persona que, sin estar en posesión de un título legítimo y válido, utiliza los servicios de un transporte público burlando los controles establecidos o valiéndose de maquinaciones y engaños, no satisfaciendo el importe fijado por la tarifa que sea de aplicación<sup>5</sup>. El polizón no se encuentra vinculado al transportista por relación contractual alguno y, en consecuencia, en el supuesto de que se produjera un siniestro, la solución jurídica que al mismo procedería atribuir no se deriva de las normas contractuales propias del transporte que son a las que se refiere el Convenio de Varsovia y la Ley sobre Navegación Aérea.

## 2. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR AEREO

Si tenemos en cuenta los preceptos que han quedado citados en el apartado anterior, así como las normas propias del derecho común, podremos establecer los siguientes estadios de responsabilidad que afectan a un transportador aéreo en cuanto a las personas que, vinculadas mediante un contrato de transporte, utilizan sus servicios.

---

<sup>4</sup> Según el artículo 52 de la Ley sobre Navegación Aérea son miembros de la tripulación el personal de vuelo destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave.

<sup>5</sup> El artículo 64 de la Ley Penal de la Navegación Aérea de 24 de diciembre de 1964 sanciona al que clandestinamente entra sin billete en una aeronave comercial con el propósito de hacer viaje, o continúa a bordo también clandestinamente con el mismo fin una vez recorrido el trayecto a que diere derecho el billete adquirido.

A. Operaciones de embarque, cuya responsabilidad se regulará por las normas propias del contrato de transporte.

B. Hechos ocurridos a bordo de la aeronave, cuya responsabilidad se regulará por las normas propias del contrato de transporte.

C. Operaciones de desembarque, cuya responsabilidad se regulará por las normas propias del contrato de transporte.

D. Hechos que ocurren fuera de la aeronave y sean ajenos a las operaciones de embarque y desembarque, pero que acaezcan por el incumplimiento por parte del transportista de las obligaciones que para él se derivan como consecuencia del contrato de transporte. Esta responsabilidad será ajena a las normas del Convenio de Varsovia y de la Ley sobre Navegación Aérea. El principio aplicable en este caso sería el establecido en el artículo 1.101 del Código Civil según el que quedan sujetos a las indemnizaciones de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren el tenor de aquella.

E. Hechos que ocurren fuera de la aeronave y sean ajenos a las operaciones de embarque y desembarque siendo, asimismo, ajenos a las obligaciones que incumben al transportista dentro del ámbito contractual de sus relaciones. Esta responsabilidad, ajena al ámbito del contrato de transporte establecido quedaría enmarcada dentro del principio del artículo 1.902 del Código Civil: "El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado"<sup>6</sup>.

Prescindiendo de la responsabilidad que al porteador aéreo pueda haber dentro de otras áreas de su comportamiento, las referentes a las operaciones de embarque y desembarque que anteriormente han quedado señaladas presentan, en cuanto a su concreción exacta, determinados problemas de índole práctico que son los que seguidamente hemos de examinar.

---

<sup>6</sup> Es oportuno tener en cuenta, como dice Lostau Ferrán, (Francisco Lostau Ferrán, "El transporte aéreo, servicio público y el pasajero". Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica", Barcelona 1992, VIII, 1992, pág. 1393), que cabe señalar dos perspectivas distintas del enfoque de los derechos del pasajero. De un lado, como titular de un contrato de transporte, pacto bilateral, tendrá derechos y obligaciones, equivalentes en orden recíproco a los que corresponden a la empresa que es la otra parte del contrato. De otro lado, como ser humano, el pasajero posee otros derechos básicos cuya aplicabilidad puede tener matices especiales en el desarrollo y cumplimiento del transporte, independientemente de los que le son atribuidos de como titular de un contrato.

Cabe decir, en primer lugar, que, según nuestra opinión, cuanto sobre ello se diga es válido tanto para el transporte nacional como para el internacional<sup>7</sup>. Carece pues, de relevancia alguna el que, en la Ley española se hable de “como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque” y en el Convenio de Varsovia de “en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque”. En realidad y desde el punto de vista jurídico, tanto un texto como otro vienen a decir lo mismo.

### 3. IMPORTANCIA DEL TEMA

Tanto en la Ley nacional como en la internacional se establece para regular la responsabilidad del transportista y si no concurren especiales supuestos, el sistema de la responsabilidad limitada. La limitación supone tanto el acortamiento, el ceñir una cosa, el poner término a algo que pudiera ser más extenso, hemos dicho en otra oportunidad<sup>8</sup>. Limitar la responsabilidad de una persona es tanto como acortar su responsabilidad, hacer esta responsabilidad más constreñida de lo que, en otras circunstancias, de lo que en términos normales, de no existir la limitación hubiera sido aplicable y procedente.

Si la responsabilidad tiende a la reparación del daño acaecido a un pasajero, la limitación de la misma, al no cubrir, por quedar acortada, la reparación de todos los daños o perjuicios causados, puede, sin duda, opinarse que supone un quebranto para quien ha sufrido dicho daño o perjuicio, ya que no los ve reparados en su totalidad y por consecuencia, un beneficio para aquel otro que, de su patrimonio, debiera haber llevado a cabo la reparación total del daño o perjuicio ocasionados con su conducta.

La Ley sobre Navegación Aérea y el Convenio de Varsovia, uno para el transporte doméstico o interno y otro para el transporte internacional, amparan al transportista con determinados lími-

---

<sup>7</sup> Según el artículo 68 de la Ley sobre Navegación Aérea, “será tráfico interior el que se efectúa sobre territorio de soberanía del Estado nacional de la aeronave, y tráfico aéreo exterior el que se realice en todo o en parte sobre territorio de soberanía de otro Estado. Este tráfico se considera internacional cuando tenga escala en territorio extranjero”.

<sup>8</sup> Enrique Mapelli, “Régimen Jurídico del Transporte”. Ministerio de Justicia, Madrid, 1987, pág. 411.

tes cuantitativos en los casos en que debe responder como consecuencia del contrato de transporte concertado con el usuario.

Es importante, no cabe duda, fijar la cuantía que limitada-mente o como tope ha de corresponder satisfacer al viajero; no menos es importante el estudio de los supuestos en que, debido a la conducta del transportista o por otras causas, no son de aplicación los límites de responsabilidad y ésta se determina sin barrera alguna de acuerdo con las normas del derecho común.

Por otro lado y cuando de transporte internacional se trata, con aplicación del Convenio de Varsovia de 1929, es sustancial la conversión a la moneda de curso legal en el país respectivo de los módulos que en el Convenio se regulan<sup>9</sup>, conversión que, en el terreno práctico, ha venido suscitando muy serios problemas y que ha obtenido soluciones jurisprudenciales muy diversas.

La limitación de la responsabilidad, cuando es aplicable, opera dentro de los límites de temporalidad que establecen la ley sobre Navegación Aérea y el Convenio de Varsovia y si bien lo referente a sucesos acaecidos a bordo de la aeronave, es decir cuando el pasajero se encuentra ya en el interior de la máquina que ha de transportarle, en principio, no plantea especiales problemas, no ocurre así en lo referente a las operaciones de embarque y desembarque. La delimitación de estas operaciones ofrece cuestiones de alternativas soluciones que son a las que hemos de referirnos.

Recordemos que hace más de cien años Rodolfo Iherin en su libro injustamente olvidado, "Jurisprudencia en broma y en serio"<sup>10</sup>, decía que "un escritor jurídico que ignora por completo la aplicación práctica de toda la materia que estudia, equivale a un artístico reloj que no está calculado para que marche".

En efecto, el estudio de cualquier cuestión relacionada con el derecho, por muy meritorio que sea, no conduce a un final feliz si del mismo no se deducen prácticas conclusiones que, en definitiva, sirvan para una más recta aplicación de la norma y para evitar situaciones confusas e indeterminadas.

---

<sup>9</sup> El artículo 22 del Convenio de Varsovia establece que las sumas en el mismo reguladas se refieren al franco francés, integrado por 65 miligramos y medio de oro con la ley de 900 milésimas de fino. Este franco oro, conocido como "franco Poincaré" ha sido sustituido por los Derechos Especiales de Giro en los Protocolos de Montreal de 1975 con la intención de soslayar las dificultades que la conversión a la divisa correspondiente venía suscitando el "franco Poincaré"

<sup>10</sup> Traducción de la tercera edición alemana por Ramón Riaza, Catedrático de Historia del Derecho, Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid, 1933, pág. 13.

Si el hecho engendrador del daño acaece en el curso de las operaciones de embarque o desembarque, el denominado instituto de la limitación de responsabilidad devendrá aplicable. El dañado no verá, probablemente, reparado todo el daño padecido ya que la indemnización que perciba tendrá como límite el fijado por la ley aplicable.

Nosotros —dice García Arango<sup>11</sup>, estamos convencidos de la utilidad práctica de las cláusulas limitativas de la responsabilidad; de su uso, naturalmente, no de su abuso. y para evitar éste, tales cláusulas deberán satisfacer todas las exigencias del principio de autonomía de la voluntad —al cual deben su existencia y su fundamento jurídico—. Es decir, cumpliendo todos los requisitos puestos por el legislador a los particulares cuando les concede el poder normativo de la libertad contractual, capacitándoles para derogar incluso el Derecho positivo legal: requisitos que se concretan fundamentalmente en la presencia de los elementos esenciales del contrato —consentimiento, objeto, causa y forma— y en el respeto a los límites objetivos de validez fijados por el propio ordenamiento jurídico, límites que se sustancian por lo demás, en la imposibilidad de derogar el Derecho imperativo.

En el caso del transporte aéreo, es la propia Ley la que establece la aplicabilidad de limitaciones en la responsabilidad del transportista.

#### 4. EMBARQUE Y DESEMBARQUE

Embarque, según la Real Academia Española<sup>12</sup>, es la acción y efecto de embarcar o embarcarse y embarcar es introducir personas, mercancías, etc, en una embarcación, tren o aviación; desembarco es la acción de desembarcar o salir de una embarcación, acción y efecto de desembarcar o llegar a un lugar y desembarcar es salir de una embarcación, sacar la nave y poner en tierra la embarcación. En consecuencia, por operaciones de embarque han de entenderse todas aquellas actuaciones que, encadenada y sucesivamente, tien-

<sup>11</sup> Manuel García Arango, "Clausura limitativa de la responsabilidad contractual". Editorial Tecnos. Madrid, 1965, pág. 39.

<sup>12</sup> Real Academia Española, "Diccionario de la Lengua Española", Madrid, 1992, pág. 565 y 499.

den y tienen por objeto situar al viajero en el interior de la aeronave ocupando el asiento que tiene asignado en la misma. Esta serie encadenada de actuaciones no han de ser arbitrarias, dejadas a la voluntad y determinación de cada persona, sino por los canales, cauces y con arreglo a las normas que para ello se encuentren establecidas.

Lo dicho anteriormente, en principio, parece exento de dificultades en cuanto a su definición práctica. Sin embargo, la muy diferente estructura de cada aeropuerto hace que sea preciso atender a la configuración de los mismos antes de determinar si un suceso ha ocurrido durante los límites de una operación de embarque o desembarque que encajen dentro del marco querido por las leyes aeronáuticas.

Para Tapia Salinas<sup>13</sup>, se trata de un período asimilado al transporte. Las operaciones anteriores y posteriores al transporte en sí mismo prolongan, evidentemente, la vigencia de éste y su duración respecto al contrato. Ahora bien, esta extensión no puede ser apreciada con un carácter desorbitado. Puede estimarse lógico y natural que desde el momento en que el pasajero se ponga a disposición del transportista en el aeropuerto de salida y obedeciendo sus instrucciones concretas, comienza la operación de embarque, que terminará análogamente cuando, una vez en tierra, la aeronave se dirijan los pasajeros, siempre obedeciendo instrucciones del transportista, a lugar seguro en el aeropuerto de llegada.

Para Rodríguez Jurado<sup>14</sup>, queda sin embargo, por aclarar también, lo mismo que con respecto a los pasajeros, cuál debe ser la interpretación estricta del concepto de operaciones de embarque y desembarque propiamente dicho. En cuanto a los pasajeros entiendo —dice— que ese período se inicia cuando bajo la conducción del personal del transportador aéreo, o comisionado por él, salen de la “sala de embarque” para dirigirse a la aeronave para ascender a ella; y termina cuando, después del aterrizaje en el aeropuerto de destino, el personal a las órdenes del transportador aéreo deja a los pasajeros en la “sala de recepción” del edificio aeroportuario.

---

<sup>13</sup> Luis Tapia Salinas, “La duración del transporte aéreo a efectos de la responsabilidad”. Inserto en “Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio”, Madrid, 1978, pág. 137.

<sup>14</sup> Agustín Rodríguez Jurado, “Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico”, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1986, pág. 238 y 239.



El Real Decreto de 22 de diciembre de 1989<sup>15</sup>, que publica el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros<sup>16</sup>, en su artículo 8 establece que como norma general serán protegidos los accidentes acaecidos durante el viaje y los ocurridos, tanto antes de comenzar éste, una vez que el vehículo hubiera sido puesto a disposición de los viajeros para utilizarlo, como los inmediatamente sobrevenidos después de terminar, siempre que, al producirse, el asegurado se encontrara en dicho vehículo. Gozan también de protección los accidentes ocurridos al entrar el asegurado en el vehículo o salir de él por el lugar debido, teniendo contacto directo con aquél, aun cuando lo tuviere también con el suelo, así como los ocurridos durante la entrega o recuperación de equipajes directamente del vehículo.

Aunque no sea mucha la luz que arroja sobre el tema, no es ocioso tener en cuenta las definiciones que de desembarque y embarque que se contienen en la Orden de 16 de julio de 1992<sup>17</sup>. Se entiende por desembarque el acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuando los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo. Es embarque el acto de subir a bordo de una aeronave con objeto e comenzar un vuelo, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo. Hay que tener en cuenta que estas definiciones se redactan para interpretar los términos a que se refieren las tarifas aeroportuarias y sin relación directa con el estudio que estamos realizando.

En cuanto a los problemas que pueden presentarse en la práctica como consecuencia de la imprecisión que puede suponer la indefinición de los términos, "embarque" y "desembarque" se han suscitado diversas opiniones. Cosentino<sup>18</sup> dice que la extensión temporal de la responsabilidad del transportador, expresado de modo equívoco en el derecho positivo, abre ancho campo a la controversia, introduciendo un factor de inseguridad jurídica en el sis-

<sup>15</sup> Publicado en el Boletín Oficial del Estado, nº 311 correspondiente al 28 de diciembre de 1989.

<sup>16</sup> La Disposición Final 3ª de la ley sobre Navegación Aérea, excluye del Seguro Obligatorio de Viajeros a las Empresas de Transporte Aéreo que acrediten tener constituido el correspondiente seguro de viajeros conforme al artículo nº 127 de la propia Ley.

<sup>17</sup> Orden del Ministerio de obras públicas y Transportes, publicada en el Boletín Oficial del Estado, nº 181 de 29 de julio de 1992.

<sup>18</sup> Eduardo T. Cosentino, "Régimen Jurídico del Transportador Aéreo", Abelardo-perrot. Buenos Aires, 1986, pág. 127.

tema contractual de reparación de daños. Establece nuestro ordenamiento interno (el argentino), y la legislación internacional, que el "accidente" debe producirse "a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque". Frente a la complejidad de los modernos aeropuertos internacionales, las "operaciones de embarque y desembarque" se desarrollan a través de una serie de actos individuales que integran en su conjunto los movimientos indispensables para acceder a la aeronave.

## 5. OPINIONES DE LA DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA

Es absolutamente precisa la determinación de la duración del transporte aéreo, dice Tapia Salinas<sup>19</sup>, muy principalmente por lo que se refiere a la responsabilidad del transportista, pues la existencia de la misma viene determinada entre otros motivos, por el hecho de que los daños o lesiones del pasajero hayan tenido lugar precisamente durante el transporte.

Sin embargo, en el momento de compulsar opiniones, por muy autorizadas que éstas sean, es preciso tener en cuenta la fragilidad de las mismas por tratarse de una materia que se encuentra necesariamente sometida al examen concreto y preciso de cada suceso, a las circunstancias concurrentes en el mismo y, sobre todo, al lugar y momento en que el siniestro haya podido acaecer.

Para Lena Paz<sup>20</sup>, las lesiones sufridas por un pasajero a raíz de una caída producida por el estado resbaladizo del edificio del aeropuerto mientras se dirigía al lugar de embarco, no podrán comprometer la responsabilidad del transportista, aún cuando el accidente haya ocurrido luego del llamado de éste para dirigirse al mencionado lugar, ya que el accidente no se encuentra relacionado con un riesgo típico de aeronavegación. El propio autor estima que, en términos generales, cabe expresar que la operación de embarco se inicia cuando el pasajero por indicación del transportador, abandona la dependencias administrativas del aeropuerto para dirigirse

---

<sup>19</sup> Luis Tapia Salinas, "La duración del transporte aéreo a efectos de la responsabilidad" inserto en, "Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Madrid, 1978, pág. 131.

<sup>20</sup> Juan A. Lena Paz, "Compendio de Derecho Aeronáutico", Editorial Plus Ultra. Buenos Aires, 5ª Edición 1987, pág. 256.

al lugar en que debe abordar el avión ya que, a partir de ese momento, comienza la ejecución del contrato asumiendo el transportista las respectivas obligaciones. Ahora bien, no todo accidente del pasajero producido durante ese período responsabiliza al transportador por cuanto, a estos últimos efectos, corresponde a nuestro juicio tomar en cuenta otro importante factor, a saber, que el accidente sea consecuencia de un riesgo vinculado con la navegación aérea.

Los comentaristas de la Ley sobre Navegación Aérea en un trabajo publicado dos años después de su promulgación<sup>21</sup>, ya dejaron anotado las dificultades que las expresiones, “embarque” y “desembarque” plantean en cuanto a su aplicación práctica estableciendo los cuatro criterios siguientes en cuanto a su definición:

1º. Que tales operaciones comprenden desde que se toma el autobús de la Empresa aérea en sus oficinas de la ciudad hasta que se abandona dicho vehículo en la localidad de destino.

2º. Que abarcan solamente desde que se entra en el aeropuerto de partida hasta que se sale del de llegada.

3º. Que comprenden desde que se accede a la pista para tomar el avión hasta que se abandona la pista en el aeropuerto de destino.

4º. Que empieza desde el momento en que se pone el pié en la escalera de acceso a la aeronave y termina cuando se desciende de aquélla.

La tesis más comúnmente admitida es la tercera, —dicen los comentaristas— puesto que es durante dicho período cuando se da el riesgo propio del transporte aéreo.

El Tribunal Supremo de España, Sala Primera, en Sentencia de fecha, 17 de diciembre de 1990<sup>22</sup>, admitió la responsabilidad del transportista aéreo por un siniestro ocurrido, “en la cinta transportadora del aeropuerto que desemboca junto al avión, cuando el pasajero al final del oportuno trayecto cae al suelo y se produce graves lesiones”.

La Audiencia Territorial de Valencia, en Sentencia de 30 de noviembre de 1988, había considerado, “que la imprecisión de ex-

<sup>21</sup> “Comentarios a la Ley española de Navegación Aérea”, Sección de Derecho Aeronáutico del Instituto, “Francisco de Vitoria”. Ministerio del Aire, 1962, págs. 147, 149 y 149.

<sup>22</sup> Fue Ponente de esta Sentencia el Magistrado, Excelentísimo Sr. D. Jaime Santos Briz, especializado en materia de responsabilidad civil.

presión, operaciones de embarque y desembarque” ha aventurado a la doctrina científica y a los comentaristas a concretar los supuestos lógicos de aplicación de la norma, bien que de tantas discrepancias como se han producido, deban tomarse como momentos aceptables, de unas tales operaciones, o el de comenzar el embarque desde el momento en que el viajero se dirige desde la estación aérea a la aeronave en pista para acceder a ella, o el de comenzar cuando el viajero ponga el pie en la escalera de la aeronave”.

## 6. CONCLUSIONES

1º. Los leves matices de diferencia en la redacción que se observan entre el texto internacional del Convenio de Varsovia de 1929 y la ley sobre Navegación Aérea española de 1960, no tienen entidad suficiente como para dejar de estimar que la aplicación de sus textos, especialmente en lo que se refiere a las expresiones, “operaciones de embarque y desembarque” no merezcan la misma interpretación y aplicación.

2º. El que un suceso no encaje dentro de las operaciones de embarque o desembarque o a bordo de la aeronave no significa que quede sustraído a la responsabilidad del porteador aéreo, si es que el mismo debe responder del daño ocasionado, sino que el sistema de responsabilidad aplicable no es el especial establecido para el contrato de transporte y, por consecuencia, protegido por la limitación de responsabilidad.

3º. Cada aeropuerto presenta una estructura física y de organización diferentes a fin de que las operaciones de embarque y desembarque a y desde las aeronaves puedan ser atendidas. Hay gran diferencia entre el pequeño aeropuerto del que despegan escasas aeronaves que son estacionadas muy cerca de la puerta de la sala en la que el público se encuentra aguardando, hasta otros de considerable tráfico en los que el interno transporte de los viajeros tiene lugar incluso mediante ferrocarriles a ellos destinado exclusivamente. La valoración jurídica de las operaciones respectivas de embarque y desembarque será pues muy diferente según la estructura de cada uno de los aeropuertos que sean utilizados por el pasajero.

4º. Las leyes aéreas –Convenio de Varsovia y ley sobre Navegación Aérea– atienden y regulan el transporte aéreo y, en cuanto

a responsabilidad, se refiere a la que nace de dicho transporte; se refieren, por tanto, al riesgo aeronáutico, el riesgo que la utilización de la aeronave puede ocasionar en el individuo que la ocupa. Por extensión, dichas leyes se refieren a las operaciones de embarque. Estas operaciones deben, a tales efectos, constreñirse a lo indispensable y su prolongación debe ser casi inmediata a la propia aeronave.

5º. De acuerdo con todo ello, el transportista aéreo no extenderá su responsabilidad aeronáutica más allá de los momentos en que el pasajero, bajo sus indicaciones y sin que la respectiva voluntad del individuo altere los canales de movimiento, se dirija o abandone la aeronave. Estos momentos serán diferentes según la estructura de cada aeropuerto y según los controles y sistemas de despacho que también en cada caso se encuentren establecidos. Pudiera decirse que, en un momento determinado, nace la responsabilidad aeronáutica y este momento coincide con aquél en que el pasajero deja de moverse libremente y lo hace bajo precisas prescripciones del transportista, bien establecidas automáticamente bien por la actuación de sus agentes.