

## **INFORME RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE: DAÑOS Y LESIONES EN CASO DE TURBULENCIA EN VUELO**

### **1. Introducción.**

Este informe se emite en relación con la consulta recibida, a continuación enunciada:

*Con motivo del último suceso del vuelo comercial de Singapore Airlines desde Londres a Singapur desviado a Bangkok, quería preguntar lo siguiente con referencia al nivel de cobertura legal del Piloto al Mando.*

*Es común durante el embarque de pasajeros el realizar un anuncio de bienvenida donde se incluye la recomendación de permanecer con los cinturones de seguridad abrochados durante la duración del vuelo independientemente de que la señal de cinturones esté iluminada o no en previsión de encuentro de turbulencia inesperada.*

*Supongamos que el Piloto al Mando realiza ese anuncio de bienvenida y posteriormente en vuelo se encuentra con una zona de **turbulencia inesperada** que no permite ni activar la señal de cinturón de seguridad ni realizar un aviso a cabina a tiempo, únicamente a posteriori.*

*La segunda posibilidad es que la señal de cinturones estuviera encendida antes o durante el evento, incluido el anuncio de bienvenida señalado anteriormente.*

*¿En cuál de los supuestos (si aplica en alguno o en varios) estaría el Piloto al Mando legalmente exento de responsabilidad legal en caso de daños personales o pérdida de vidas a bordo como consecuencia de dicha turbulencia?*

*O en contraposición, ¿en qué supuestos el Piloto al Mando sería claramente responsable legal de la pérdida de vidas a bordo o de daños personales? (Durante el supuesto evento de turbulencia severa inesperada mencionado).*

*A su vez, les agradecería las referencias legales para consulta posterior*

### **2. Fundamentos de Derecho de la Responsabilidad del Comandante.**

En relación con las fuentes que imponen los principios de responsabilidad del comandante de una aeronave de transporte aéreo comercial, ya sea española o que el suceso o accidente ocurra en territorio español, se aplicarían los siguientes:

- I. Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea:
  - Artículo sesenta:  
El Comandante designado por el empresario desempeñará el mando de la aeronave y será el responsable de la misma y de su tripulación, de los viajeros y equipajes, de la carga y del correo desde que se haga cargo de aquella para emprender el vuelo, aunque no asuma su pilotaje material.

Cesará esa responsabilidad cuando, finalizado el vuelo, haga entrega de la aeronave, pasajeros, correo y carga a cualquier autoridad competente o al representante de la Empresa.

- Artículo ciento quince:  
A los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.

[...]

- Artículo ciento dieciséis:  
El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte:

Primero. Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.

[...]

- Artículo ciento veinte:  
La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia.
- Artículo ciento veintiuno:  
No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderán de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones.

## II. Convenio de Montreal (ratificado por España 20/05/2004):

- Artículo 17. Muerte y lesiones de los pasajeros. Daño del equipaje:
  1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.  
[...]

- Artículo 20. Exoneración:  
Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del artículo 21.

- Artículo 21. Indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros:  
[...]

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 en la medida que exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:

a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o

b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

### III. Ley de Seguridad Aérea:

- Artículo 34. Obligaciones específicas del personal aeronáutico:  
Son obligaciones del personal aeronáutico las siguientes:  
[...]

3ª Atender en todo momento, con la diligencia y buena fe debidas, las responsabilidades derivadas del ejercicio de las funciones atribuidas o la realización de las actividades para las que esté autorizado y designado.

- Artículo 44. Infracciones contra la seguridad de la aviación civil:  
[...]

2. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el título IV de esta ley constituirá infracción grave cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias calificativas:  
[...]

b) Se hayan producido lesiones graves a las personas, con arreglo a lo dispuesto en el Código Penal, o determinantes de baja para la actividad laboral por período superior a siete días o incapacidad laboral.

[...]

3. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el título IV de esta ley constituirá infracción muy grave cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias calificativas:  
[...]

b) Se haya causado la muerte de una persona.

- Artículo 52. Responsables de las infracciones.
  1. La responsabilidad administrativa por las infracciones reguladas en esta ley corresponderá:
    - a) En las infracciones contra la seguridad de la aviación civil, a las personas físicas o jurídicas sujetas al cumplimiento de la obligación infringida.

#### IV. Reglamento UE 965/2012 Operaciones Aéreas

- ORO.GEN.110 Responsabilidades del operador:
  - f) El operador establecerá procedimientos e instrucciones orientados a la operación segura de cada tipo de aeronave y que detallarán las funciones y responsabilidades del personal de tierra y de los miembros de la tripulación para todos los tipos de operaciones en tierra o en vuelo. Estos procedimientos no obligarán a los miembros de la tripulación a realizar durante las fases críticas del vuelo más actividades que las imprescindibles para una operación segura de la aeronave.
    - g) El operador velará por que todo el personal sea consciente de que debe cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados miembros en los que se efectúan las operaciones y que tengan relación con el desempeño de sus funciones.
      - AMC1 ORO.GEN.110(f)(h) Operator responsibilities - ESTABLISHMENT OF PROCEDURES:
        - (a) An operator should establish procedures to be followed by cabin crew covering at least:
          - (4) actions to be taken when turbulence is encountered;
      - AMC3 ORO.MLR.100 Operations manual-general:
        - 8.3.8 Adverse and potentially hazardous atmospheric conditions. Procedures for operating in, and/or avoiding, adverse and potentially hazardous atmospheric conditions, including the following:
          - (c) turbulence.
      - GM1 ORO.FC.105(b)(2) Route and aerodrome knowledge: ENVIRONMENTAL KNOWLEDGE RELATED TO THE PREVENTION OF AEROPLANE UPSETS  
The knowledge should include understanding of:  
the relevant environmental hazards, such as: - Clear Air Turbulence (CAT),

- AMC1 ORO.CC.125(d) Aircraft type-specific training and operator conversion training - TRAINING PROGRAMME - OPERATOR CONVERSION TRAINING:  
The following training elements should be covered as relevant to the aircraft type and the related operator's specifics:  
(c) Normal and emergency procedures  
Each cabin crew member should be trained on the operator's normal and emergency procedures as applicable, with emphasis on the following:  
(2) severe air turbulence
- AMC1 ORO.CC.200(d) Senior cabin crew member - RESPONSIBILITY TO THE COMMANDER:  
When the level of turbulence so requires, and in the absence of any instructions from the flight crew, the senior cabin crew member should be entitled to discontinue non-safety-related duties and advise the flight crew of the level of turbulence being experienced and the need for the fasten seat belt signs to be switched on. This should be followed by the cabin crew securing the passenger cabin and other relevant areas.
- CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación:  
a) El miembro de la tripulación será responsable de la ejecución correcta de las funciones:  
  - 1) relacionadas con la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes, y
  - 2) especificadas en las instrucciones y procedimientos establecidos en el manual de operaciones.
- CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante:  
a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100:  
  - 1) será responsable de la seguridad de todos los tripulantes, pasajeros y carga a bordo desde el momento de su entrada en el avión hasta que lo abandone al final del vuelo.

### **3. Fundamentos de hecho en relación con el peligro para la seguridad de la turbulencia**

Como ha quedado constatado en las referencias a los fundamentos de derecho del Reglamento UE 965/2012 arriba referenciados, la turbulencia es reconocida como un peligro para la seguridad del vuelo que requiere mecanismos apropiados de control de riesgo, tanto preventivos como reactivos.

De igual manera, el European Plan for Aviation Safety identifica los siguientes asuntos de seguridad relacionados con la turbulencia:

- Adverse convective weather (turbulence, hail, lightning, and ice) (SI-0003) (CC effect)
- Clear air turbulence and mountain waves (SI-0018) (CC effect)
- Adverse weather encounter - effects other than on visibility (SI-8021) (CC effect)

- Inaccurate provision of weather information (turbulence/windshear/convective weather) (SI-2008)

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) ha realizado diversos talleres de trabajo para trasladar a la comunidad aeronáutica los peligros identificados con la meteorología y, en este caso, la turbulencia en vuelo:

- Weather information provided to pilots: 28 Oct 2015 to 29 Oct 2015
- Flying at high altitude in adverse weather conditions: 23 Nov 2015 to 24 Nov 2015

De igual forma, el Informe de investigación científico de EASA del 2023 incluye información muy valiosa para identificar y gestionar el encuentro con la turbulencia de aire claro y otros tipos de turbulencia.

Sin embargo, la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) solamente incluye la turbulencia como un factor precursor del daño a personas en vuelo, pero no como “un asunto de seguridad” que requiere una estrategia de gestión de riesgos multidisciplinaria, como la ha tejido el EPAS.

La primera estrategia para implementar los mecanismos de control de riesgo de seguridad por turbulencia es evitarla; para ello, durante la planificación y el despacho del vuelo debería ser evitada, atendiendo a las condiciones atmosféricas en la ruta y nivel de vuelo seleccionado.

De acuerdo con el Reglamento UR 965/2012, los operadores proporcionan al comandante un despacho de vuelo, que incluye un plan de vuelo operacional y consistente información adjunta, incluida la meteorológica.

No obstante de lo anterior, al no existir despachadores de vuelo con licencia de acuerdo con el Anexo 1 de la OACI en el entorno UE, cuando el comandante firma el plan de vuelo se hace completamente responsable del mismo y, por tanto, de las potenciales turbulencias que pudieran ya estar recogidas en dicho plan de vuelo o preverse de acuerdo con las condiciones meteorológicas notificadas.

Toda esa información debe ser analizada durante el despacho por la tripulación de vuelo y, posteriormente, comunicarse el plan de acción a la tripulación de cabina de acuerdo con los Procedimientos Operacionales incluidos en el MO A y B. Este plan de acción debe incluir al menos:

- Instrucciones de estibamiento de equipaje en cabina de pasaje y aseguramiento;
- Horas estimadas a las que se prevé encuentro de turbulencia y su grado;
- Horas estimadas a las que preventivamente se encenderá la señal de cinturones;
- Horas estimadas en las que no se podrá realizar servicio en la cabina por turbulencias y limitaciones de movimientos de objetos en cabina;
- Predicciones de las estimadas de cambios de nivel de vuelo para evitar la turbulencia; y
- Otras consideraciones.

Adicionalmente, deben existir procedimientos de contingencia para, en caso de encontrar turbulencias imprevistas durante el vuelo, aplicarlos sistemáticamente priorizando las acciones que en estos casos ofrezcan un factor de protección mayor frente a daños a los pasajeros.

#### **4. Conclusiones.**

- I. La legislación nacional vigente así como los tratados internacionales ratificados refieren la responsabilidad frente a daños sufridos por un pasajero durante el vuelo de transporte aéreo comercial al contrato suscrito entre el pasajero y operador a través del billete emitido.
- II. Esta responsabilidad es inequívoca y aplicable en cualquier ámbito jurisdiccional, siempre y cuando se demanden solamente las compensaciones hasta el límite establecido en la legislación, y cubierto por el seguro del operador.
- III. Hay que considerar como posibles jurisdicciones ante una demanda de compensación por daños: el país de registro del operador, el país de residencia del viajero, o el país donde el suceso o accidente ocurra.
- IV. En los casos donde bien la indemnización pudiera demandarse más allá del límite establecido en la legislación, es necesario determinar negligencia en una u otra parte, para que prospere o no.
- V. Es por ello, que la parte demandante debe demostrar la negligencia de la demandada para lograr un incremento de la indemnización, y viceversa para que esta no tenga lugar.
- VI. En relación con la demanda del pasajero al operador por negligencia, esta se encuentra sujeta a múltiples casuísticas que pueden concluirse en responsabilidades por negligencia de múltiples partes y/o individuales, donde pueden incluir aparte del operador, al comandante de la aeronave y a la propia autoridad reguladora responsable y el inspector principal asignado al operador.
- VII. Es innegable que toda la legislación revisada y vigente hace máximo responsable de conducir con seguridad el vuelo al comandante designado por el operador. Es por ello, que el comandante siempre va a ser responsable en último término de los daños al pasajero.
- VIII. No obstante de lo anterior, como anteriormente se ha dicho, si no hubiera negligencia será el operador y su seguro quien asuma las compensaciones.
- IX. Ahora bien, lo anterior no exime que la autoridad reguladora investigue el suceso o accidente y determine que el comandante pudiera no haber obrado de acuerdo con sus obligaciones y procedimientos y, por tanto, ser sancionado administrativamente por la autoridad reguladora competente y la legislación aplicada (en España: Ley de Seguridad Aérea).
- X. Sin embargo, en descargo del comandante y antes de proceder a su potencial sanción, hay que aplicar el "procedimiento normativo de cultura justa de la UE"; el cual parte del principio de que solo se puede responsabilizar de

negligencia o conducta temeraria al individuo, comparando sus actuaciones, con su nivel de experiencia, formación y recursos. Cuando el desempeño sea inconsistente con su competencia, se podrá determinar negligencia o conducta temeraria, pero el operador será el responsable subsidiario por haber designado al comandante del vuelo, cuando este no pueda asumir con su propio patrimonio las compensaciones exigidas.

Sin embargo, cuando se determine que el operador no proporcionó la adecuada formación, ni procedimientos específicos, ni los recursos necesarios, la negligencia recaerá en el operador y por tanto en el personal nominado responsable en su AOC.

De igual manera, en ambos supuestos de negligencia, debiera existir una responsabilidad subsidiaria del Estado de AOC del operador y por tanto de su Inspector Principal, responsable de la autoridad reguladora competente, ya que es responsable de la supervisión del cumplimiento normativo.

- XI. No obstante de todo lo anterior, cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta se aplicará la jurisdicción penal, siendo objeto de la misma los individuos implicados, incluyendo el comandante de aeronave.

Madrid, a 27 de mayo de 2024

**SECRETARIA TÉCNICA**

