

■ OPINIÓN

Tragedia en Barajas

MARIANO YZQUIERDO TOLSADA. Catedrático de Derecho civil (Universidad Complutense) y Consultor CMS Albiñana & Suárez de Lezo (Derecho civil y Propiedad Intelectual)
mizquierdo@cms-asl.com



Ciento cincuenta y cuatro muertos y decenas de heridos.

Filtraciones interesadas a determinados medios de comunicación de unos retazos de información descontextualizados.

Una aerolínea que da pocas explicaciones.

Una Ministra que parece que quiere escurrir el bulto al afirmar de modo bastante explícito en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados que todo es culpa de la aerolínea, que el servicio público funcionó divinamente y que, a pesar de advertírsele que el avión no estaba en condiciones de volar, todo Comandante de aeronave tiene plena y absoluta libertad para decidir si se vuela o no se vuela.

Unos trabajadores de la aerolínea que exigen al Presidente del Gobierno que diga a las claras si apoya las declaraciones de su Ministra o si prefiere pensar que las mismas fueron fruto, una vez más, de esa conocida puesta en escena acida y lenguaraz que le adorna.

Un Presidente que juega a emular a Miguel Mihura y juega a lo de "ni sí ni no, sino todo lo contrario".

Estos son solamente algunos de los elementos que tenemos a la vista los españoles en relación con la tragedia de Barajas (junto a ellos están los aderezos de la absurda decisión de un insensible Comité Olímpico Internacional; Samaranch, ¡cómo se te echa de menos!).

Entretanto, y como suele suceder, se han multiplicado las afirmaciones de los indocumentados, que se permiten el lujo de introducir aspectos de dimensión jurídica en tertulias del tipo Salsa Rosa o similares. Asertos proferidos como si fueran auténticos dogmas de fe, sentados desde la alta magistratura de esos Licenciados en todo que, desde su oficio de tertuliano, lo mismo entienden de lo que es el secreto sumarial que de la condición jurídica del Comandante de aeronave, lo mismo opinan de la responsabilidad patrimonial de la Administración que



de física cuántica, lo mismo hablan de la normativa de la navegación aérea que de isobaras o isotermas. Pues claro: para eso los llaman a La Noria.

En las tertulias de radio y televisión se ha hablado con extrema ligereza de la responsabilidad de las aerolíneas, de a quién comprometen los actos dañinos de los Comandantes de aeronaves, y también de la responsabilidad del Estado. Pero los directores de los programas de debate antes deberían informarse un poco, a sí mismos y a los intervinientes.

He podido oír cómo, sin ningún rubor, se habló de que de los actos dañinos de un piloto responde siempre el Estado; también, ya para el supuesto concreto de la tragedia de Barajas, se ha pontificado sobre la responsabilidad de Spanair como excluyente de cualquier otra y no han faltado quienes, a río revuelto, han preferido poner el énfasis exclusivamente en la responsabilidad del Estado.

Estas líneas solamente tratan de ordenar las piezas del rompecabezas desde el único punto de vista admisible, que es el de la normativa vigente. Naturalmente, no emitiré juicio alguno, pues a fecha de hoy todos carecemos de los datos de hecho suficientes para concluir con exactitud qué norma es la apli-

«En las tertulias de radio y televisión se ha hablado con extrema ligereza de la responsabilidad de las aerolíneas. Pero los directores de los programas de debate antes deberían informarse un poco, a sí mismos y a los intervinientes»

cable y cuál no lo es. Una responsabilidad si parece que se encuentra bastante clara de determinar en todo accidente aéreo. La Ley de Navegación Aérea de 1960 establece en su artículo 120 que "la razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño, y procederá (...) 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". El de las compañías aéreas es probablemente el régimen de responsabilidad objetiva o sin culpa más severo de cuantos se conocen en Derecho español.

En cuanto a la eventual responsabilidad por los actos del Comandante de aeronave, no se puede decir que la misma debe recaer siempre sobre la aerolínea o siempre sobre el Estado. El Comandante, al igual que sucede con el Capitán de un buque, es un personaje en el que la función pública no es el conte-

nido propio y genuino de su actividad profesional, pero sí un complemento indispensable de la misma. Se trata de una figura privada muy compleja sobre la cual se yuxtaponen funciones cuyo ejercicio normal en tierra corresponde a funcionarios públicos. El Estado podría optar por colocar un funcionario público a bordo que cuidara del mantenimiento del orden público (ya que las autoridades terrestres se encuentra alejadas de una partícula del Estado de su bandera y ni al barco ni al avión puede llegar el poder coactivo del Estado), pero prefiera confiar el orden de esa "pequeña sociedad" a la más relevante de las personas que ya van a bordo por una razón bien distinta. La persona nombrada por el naviero o por la aerolínea para que dirija los viajes es la misma que elige el poder público para revestirla de potestades administrativas, consciente de que es la persona más caracterizada para desempeñarlas entre

todos los que integran la comunidad viajante.

Y por lo mismo, la responsabilidad puede tener diferente destinatario. Como auxiliar suyo que es, el Comandante de aeronave hace incurrir en responsabilidad a la compañía, en la medida en la que ésta se encuentra obligada a asegurar el éxito de la expedición aérea en favor de todos aquellos con los cuales se encuentra comprometido contractualmente. Pero así será cuando el daño provenga de la negligente dirección técnica de la navegación. En cambio, cuando el daño sea consecuencia de su condición de funcionario público a bordo, entiendo que el ejercicio desviado de sus poderes de mando, disciplinario y de policía solamente podrá comprometer al Estado.

En el caso presente, difícilmente habrá responsabilidad de la Administración por el hecho del piloto, pues en el hipotético caso de que alguna negligencia pudiera entretenerse por parte del mismo, estaría relacionada con la esfera técnica y nunca con la pública.

Y por último, otra cosa sería la responsabilidad del Estado en el ejercicio de la función inspectora y supervisora. La obligación de control no termina con la simple acreditación de una aptitud técnica del aparato y la consiguiente emisión del certificado de aeronavegabilidad, sino que pervive mientras la aeronave se encuentre en uso, y abarca los controles de mantenimiento, la validación periódica de las licencias y la aprobación de los programas técnicos. Y en nuestro país, tales deberes recaen sobre la Dirección General de Aviación Civil, que es el órgano a través del que el Ministerio de Fomento ejerce sus funciones de supervisión.

O lo que es lo mismo: antes de comparecer ante el Congreso le habría sido útil a doña Magdalena Álvarez visitar la web de su Ministerio: http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CA/STELLANO/direcciones_generales/aviacion_civil/. □