

Cuestiones.- Transporte aéreo. Indemnización por siniestro.

AUDIENCIA PROVINCIAL DE BARCELONA

SECCIÓN DECIMOQUINTA

Rollo núm. 1787/2018-1ª

Juicio Ordinario núm. 203/2017-F (Transporte aéreo)

Juzgado Mercantil núm. 8 Barcelona

SENTENCIA núm. 501/2019

Composición del tribunal:

JUAN F. GARNICA MARTÍN
JOSÉ MARÍA RIBELLES ARELLANO
LUIS RODRÍGUEZ VEGA
MANUEL DÍAZ MUYOR
JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ SEIJO

Barcelona, 19 de marzo de 2019

Parte apelante: (1) Allianz Global Corporate & Specialty, S.E.

Letrados: Francisco Javier Hernández Valenciano y Carlos Cid Parras.

Procuradora: María Luisa Valero Hernández.

(2) Germanwings, GmbH.

Letrados: Enrique Navarro Contreras y Diego Olmedo de Cáceres.

Procurador: Carlos Badía Martínez.

Parte apelada: xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx y xxxx.

Letrada: Esther Domínguez Martín.

Procurador: Ignacio López Chocarro.

Resolución recurrida: Sentencia.

Fecha: 30 de julio de 2018.

Parte demandante: xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx y xxxx.

Parte demandada: Allianz Global Corporate & Specialty, S.E. y Germanwings, GmbH.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. El fallo de la sentencia apelada es el siguiente: FALLO: «*Que debo estimar y ESTIMO SUSTANCIALMENTE la demanda interpuesta por el Procurador de los Tribunales, D. IGNACIO LÓPEZ CHOCARRO, en nombre y representación de xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx y xxxx, contra GERMANWINGS GMBH y contra ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE, condenado a las codemandadas a indemnizar conjunta y solidariamente a los actores que se relacionan en las siguientes cantidades:*

1.- Familia de D. xxxx:

- D. xxxx (padre del fallecido): 162.500 euros.
- Dña. xxxx (madre del fallecido xxx, hermana del fallecido xxxx y tía del fallecido xxxx): 175.000 euros.
- Dña. xxxx (hermana del fallecido xxxx, con el que convivía): 117.000 euros.

2.- Familia de D. xxxx:

- D. xxxx (padre del fallecido): 220.000 euros.

3.- Familia de Dña. xxxx:

- Dña. xxxx (madre de la fallecida): 220.000 euros.
- Dña. xxxx (hermana de la fallecida, con la que no convivía): 104.000 euros.
- D. xxxx (hermano de la fallecida, con la que convivía): 117.000 euros.
- Dña. xxxx (hermana de la fallecida, con la que convivía): 117.000 euros.
- Dña. xxxx (hermana de la fallecida, con la que convivía y que era menor en el momento del siniestro): 130.000 euros.

4.- Familia de Dña. xxxx:

- D. xxxx (padre de la fallecida): 162.500 euros.
- Dña. xxxx (madre de la fallecida): 162.500 euros.

5.- Familia de Dña. xxxx:

- D. xxxx (padre de la fallecida): 162.500 euros.

6.- Familia de Dña. xxxx:

- Dña. xxxx (madre de la fallecida): 220.000 euros.
- Dña. xxxx (hermana de la fallecida, con la que no convivía): 104.000 euros.

Estas cantidades devengarán, respecto de ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE, los intereses previstos en el artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro, tomándose como fecha inicial la de 24 de marzo de 2015 y como fecha final la de su completo pago, si bien teniendo en cuenta los pagos parciales realizados en fechas 7 de abril y 29 de agosto de 2017, especificados en el Fundamento Octavo de esta Sentencia.

Condeno a la parte demandada al pago de las costas devengadas en este proceso».

SEGUNDO. El 31 de julio de 2018 se dictó auto subsanando errores manifiestos y complementando la sentencia, por cuanto se había omitido la parte de indemnización de 1112.000 euros que corresponde a xxxx por la muerte de su hermano. Subsanándose también el fallo de la sentencia que respecto de la Sra. xxxx quedó del modo siguiente: « *Dña. xxxx (madre del fallecido xxxx, hermana del fallecido xxxx y tía del fallecido xxxx): 175.000 euros por la muerte de su hijo, más 112.000 euros por la muerte de su hermano*».

TERCERO. Contra la anterior sentencia interpusieron recurso de apelación los dos codemandados. Admitido en ambos efectos se dio traslado a la contraparte, que presentó escrito oponiéndose y solicitando la confirmación de la sentencia recurrida, tras lo cual se elevaron las actuaciones a esta Sección de la Audiencia Provincial, que señaló votación y fallo para el día 31 de enero de 2019.

Ponente: José M^a Fernández Seijo.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO. Términos en los que aparece determinado el conflicto en esta instancia.

1. xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx y xxxx interpusieron demanda de juicio ordinario contra Allianz Global Corporate & Specialty, S.E. (Allianz) y Germanwings, GmbH (Germanwings).

Los demandantes eran familiares directos de xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx y xxxx, fallecidos en el siniestro ocurrido el 24 de marzo de 2015 al estrellarse una aeronave operada por Germanwings en los Alpes Franceses. En el siniestro fallecieron 144 pasajeros y 6 tripulantes.

Los actores, en su condición de perjudicados por el siniestro, solicitaban ser indemnizados por la compañía aérea y por su aseguradora, Allianz, en las cantidades referidas en la demanda.

En la demanda se destacan las excepcionales circunstancias que se produjeron, circunstancias que justifican la reclamación de indemnizaciones que no se establezcan conforme a la legislación reguladora de la valoración de daños y perjuicios causados a personas por accidentes de circulación, en la que se establece un baremo indemnizatorio, sino que se apliquen las normas sobre indemnización a víctimas del terrorismo o, en su caso, los criterios fijados para indemnizar en otras causas penales.

2. En las contestaciones a la demanda Allianz y Germanwings reconocen las circunstancias en las que se produjo el siniestro, producido deliberadamente por el copiloto de la nave, pero cuestionan el criterio indemnizatorio recogido en la demanda.

En sus escritos hacen referencia a los criterios indemnizatorios referidos en la normativa nacional e internacional sobre accidentes aéreos; también hacen mención a los acuerdos alcanzados con familiares de otras personas fallecidas por los mismos hechos.

Se han consignado, a disposición del procedimiento, las cantidades que los codemandados consideraban ajustadas a los daños y perjuicios realmente sufridos por los actores.

3. Tras los trámites correspondientes, el juzgado dictó sentencia estimando sustancialmente las pretensiones de la parte demandante; condenando, por tanto, a Allianz y a Germanwings a las cantidades referidas en los hechos de esta sentencia, así como a los intereses previstos en el artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro (LCS), computados desde la fecha del siniestro; todo ello con expresa condena en costas a los demandados.

En la sentencia se analizan con detalle todos los puntos en los que existía controversia entre las partes, puntos que se refieren:

3.1. A la naturaleza de la entrega a cuenta a los hoy demandantes de 50.000 €. Los actores defienden que se trataba de una cantidad que se satisfizo a fondo perdido, para cubrir necesidades inmediatas derivadas del siniestro.

Los demandados consideran que la cantidad de referencia se entregó en concepto de anticipo de una futura indemnización, de conformidad con lo establecido por el artículo 5 del Reglamento 2027/97 CE.

En la sentencia se concluye que esas cantidades entregadas, que oscilaban entre los 25.000 y los 50.000 €, fueron a fondo perdido. Se da especial trascendencia a la información publicada en distintos medios de comunicación (Agencia Efe, Expansión, 20 Minutos y La Vanguardia) y a lo declarado por el portavoz de la compañía aérea a los medios cuando se produjo el siniestro. Se han tenido en cuenta las pruebas testificales del director de redacción de la

Agencia Efe, de xxxx (familiar de una de las personas fallecidas, que no ha reclamado en los presentes autos) y de xxxx (vicepresidenta del sector de ventas de Lufthansa, compañía en la que estaba integrada Germanwings). En sus declaraciones, se hace referencia al contenido de una reunión que tuvieron los responsables de Lufthansa con familiares de los fallecidos en un hotel de Castelldefels en los momentos inmediatamente posteriores al siniestro.

3.2. A la fijación de los criterios para indemnizar a los perjudicados. Los actores hacían referencia a las excepcionales circunstancias por las que se produjo el siniestro, circunstancias que justifican que la indemnización se establezca atendiendo a los criterios judiciales que han servido para indemnizar delitos de naturaleza dolosa, excepcionalmente graves. En la demanda se hace referencia a la legislación sobre víctimas del terrorismo y a la sentencia dictada en el procedimiento penal seguido por la muerte de varias personas en un concierto multitudinario celebrado en Madrid, conocido como caso Madrid Arena.

Los demandados no cuestionan las causas del siniestro y las excepcionales circunstancias en las que se produjo el fallecimiento de todos los pasajeros y tripulantes del vuelo. Atendiendo a esos factores y con referencia a diversas normas y resoluciones judiciales, consideran que debe utilizarse como referencia indemnizatoria el baremo previsto en la normativa sobre indemnización de daños y perjuicios a víctimas de accidentes de circulación, baremo que aplican incrementado o corregido en un 10%, en atención a los factores excepcionales, que no discuten.

En la sentencia se hace referencia a la posibilidad de acudir al baremo como criterio o pauta orientativa para establecer los daños y perjuicios causados a perjudicados en siniestros ajenos a la circulación. No se cuestiona el carácter orientativo de dicha normativa, sin embargo, se justifica que no se aplique el baremo, atendiendo a que el siniestro se produjo de manera intencionada, imputándose la responsabilidad al copiloto de la nave, que falleció también.

La resolución de instancia considera que hay argumentos jurídicos relevantes para no aplicar baremos o criterios indemnizatorios objetivos, vinculados a siniestros causados por negligencia o fortuitamente. También se hace mención a la apreciación de un daño moral específico por la causa del siniestro, imputable exclusivamente a la conducta de un tercero. Se hace mención a la especial angustia que vinieron los familiares de los fallecidos, así como el impacto mediático de los hechos, la tardanza en poder localizar los restos del avión y sus pasajeros, así como la correcta identificación de los cadáveres.

Se estiman sustancialmente las pretensiones de los demandantes, aunque se modera la reclamación concreta de alguno de ellos, la de los progenitores

viudos, que deben percibir una indemnización superior a la de los progenitores no viudos, sin que esté justificado que esa indemnización sea del doble.

3.3. A la fijación de los intereses que devengan las cantidades reclamadas. En la demanda se solicita la aplicación del artículo 20 de la LCS, defendiéndose que las cantidades entregadas a cuenta no eran parte de la indemnización y que la consignación judicial parcial se produjo transcurridos más de dos años desde el siniestro.

Las demandadas defienden que las cantidades entregadas, así como la consignación judicial justifican la no aplicación de los intereses del artículo 20 de la LCS. Consideran que no dispusieron de información que permitiera consignar hasta octubre de 2015 y que, en todo caso, no devengaba intereses las cantidades entregadas a cuenta.

En la sentencia, partiendo de que los 50.000 € entregados inicialmente no eran a cuenta de la indemnización, se establece la aplicación del interés específico del artículo 20 de la LCS, considerando que no se han acreditado las causas que justifiquen la demora en la consignación de las cantidades correspondientes.

3.4. A la determinación de la condena en costas. Los actores defienden la imposición a la demandada por aplicación del principio del vencimiento objetivo. Las demandadas consideran que no debe haber imposición de costas atendiendo a los hechos y fundamentos referidos en sus escritos.

En la sentencia se considera que la estimación de la demanda fue sustancial y que, conforme establece la regla general del artículo 394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC), las costas debe asumirlas quien ha visto desestimadas sus pretensiones.

SEGUNDO. Principales hechos que sirven de contexto.

4. No hay controversia respecto de la causa del siniestro. Los demandados reconocen que el fallecimiento de todos los ocupantes del vuelo Barcelona Düsseldorf ocurrido el 24 de marzo de 2015 fue consecuencia de la acción voluntaria del copiloto de la nave. No se discute que el vuelo lo operaba la compañía Germanwings y que existía una póliza de seguro con Allianz.

5. No hay discusión respecto de las cantidades entregadas inicialmente por Lufthansa, aunque sí el concepto por el que se entregaron. No se discute tampoco la fecha en la que se produjeron las consignaciones posteriores y las cantidades consignadas. Tampoco se discute la condición de perjudicados de los demandantes, ni los vínculos con los fallecidos.

6. La aseguradora demandada indica que en el accidente fallecieron, en total 150 personas. 184 perjudicados, familiares de los fallecidos, convinieron con la aseguradora indemnizaciones para reparar los daños y perjuicios sufridos aplicándose como referencia indemnizatoria el baremo con correcciones.

TERCERO. Motivos de apelación.

7. Recurren en apelación Allianz y Germanwings. En sus escritos se plantean errores en la valoración de la prueba practicada, respecto de las cantidades entregadas inicialmente. También denuncian infracción de normas y de jurisprudencia en la determinación de los criterios para establecer las indemnizaciones. Esos mismos errores e infracciones se refieren a los criterios para aplicar los intereses del artículo 20 de la LCS. Se cuestiona la condena en costas en primera instancia.

CUARTO. Cuadro para determinar los hechos y pretensiones.

8. Con el fin de identificar con claridad a los actores, su relación con los fallecidos, las pretensiones, las cantidades entregadas inicialmente, las consignadas y las reconocidas en la sentencia, adjuntamos el siguiente cuadro.

<u>Fallecido</u>	<u>Demandante</u>	<u>Vínculo</u>	<u>Reclamado</u>	<u>Entrega inicial</u>	<u>Consignación</u>	<u>Sentencia</u>
xxx (24)	xxxx	Padre	162.500 €	50.000 €	27.440 €	162.500 €
	xxxx	Madre	175.000 €		94.380 €*	175.000 €
	xxxx	Hermana	117.000 €		22.440 €	117.000 €
xxxx (55)	xxxx	Hermano	112.000 €		*Va incluida en la anterior	112.000 €
xxxx (37)	xxxx	Padre	162.500 €	50.000 €	44.440 €	162.500 €
xxxx (23)	xxxx	Madre	325.000 €	50.000 €	46.690 €	220.000 €
	xxxx	Hermana	104.000 €		16.940 €	104.000 €
	xxxx	Hermano	117.000 €		22.440 €	117.000 €
	xxxx	Hermana	117.000 €		22.440 €	117.000 €
	xxxx	Hermana	130.000 €		22.440 €	117.000 €
xxxx (40)	xxxx	Madre	325.000 €	50.000 €		220.000 €
	xxxx	Hermana	104.000 €		16.940 €	104.000 €
xxxx (32)	xxxx	Padre	162.500 €	50.000 €	19.440 €	162.500 €
	xxxx	Madre	162.500 €		19.440 €	162.500 €
xxxx (40)	xxxx	Padre	325.000 €	50.000 €	55.440 €	220.000 €

QUINTO. Sobre la naturaleza del pago realizado por la aerolínea inmediatamente después del siniestro.

9. Tal y como hemos reseñado, en la sentencia de instancia se analiza la prueba practicada para concluir que la entrega de 50.000 € por pasajero fallecido fue a fondo perdido, ante la magnitud y circunstancias del siniestro.

10. Tanto la aseguradora como Germanwings en sus escritos de apelación consideran que se ha valorado incorrectamente la prueba practicada y que las cantidades entregadas tienen su justificación en el artículo 5 del Reglamento 889/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

En los recursos de advierte el error en la valoración de la prueba, específicamente la del corresponsal en Frankfurt de la Agencia Efe, fuente principal de información que sirvió para el resto de publicaciones españolas respecto de la cantidad entregada.

También se hace referencia a la declaración de los dos responsables de Lufthansa que declararon en la vista de juicio.

Los recurrentes defienden que no puede considerarse un acto propio que la compañía aérea no saliera a desmentir la información que respecto de ese pago apareció en el diario La Vanguardia.

Decisión del Tribunal.

11. La sentencia de primera instancia acude a la prueba documental, concretamente a la información que apareció en varios medios de comunicación, también a la declaración de un testigo, el Sr. xxxx, para concluir que la compañía aérea comunicó a los familiares de los fallecidos que la cantidad de 50.000 € se entregaba a fondo perdido.

En la sentencia se da mayor credibilidad a la declaración del Sr. xxxx, familiar de uno de los fallecidos, ajeno al presente pleito, frente a la declaración de una de las ejecutivas de Lufthansa (la Sra. xxxx) por considerar que esa declaración resultaba *«muy vaga, hasta el punto de que no fue capaz de señalar con claridad lo que afirmó en las reuniones»*.

12. El recurso de apelación interpuesto por los demandados nos permite revisar la valoración de la prueba practicada en primera instancia.

12.1. El punto de partida para la valoración de la prueba es el contenido del artículo 5 del Reglamento 2027/97, del Consejo, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. Este artículo fue modificado por el Reglamento 889/2002, de 13 de mayo. En este precepto establece que:

«1. Sin demora y, en cualquier caso, a más tardar en un plazo de quince días siguientes a la determinación de la identidad de la persona física con derecho a

indemnización, la compañía aérea comunitaria abonará los anticipos necesarios para cubrir las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los perjuicios sufridos.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, los anticipos no serán inferiores a un importe equivalente en euros de 16000 DEG por pasajero en caso de muerte.

3. Un pago anticipado no constituirá un reconocimiento de responsabilidad y podrá ser compensado con cualquier otra cantidad subsiguiente abonada de conformidad con la responsabilidad de la compañía aérea comunitaria, pero no será reembolsable salvo en los casos indicados en el artículo 20 del Convenio de Montreal o cuando la persona que lo haya recibido no sea la titular del derecho a la indemnización».

Conforme al precepto reproducido las compañías aéreas tienen la obligación de realizar una serie de desembolsos en los días inmediatamente posteriores a la determinación de los perjudicados con el fin de cubrir las necesidades perentorias, además debe realizarse un anticipo mínimo de 16.000 DEG por pasajero, equivalentes a unos 20.000 €. En el párrafo tercero se advierte que estos anticipos no suponen un reconocimiento de responsabilidad y pueden ser compensados con cualquier cantidad subsiguiente, conforme a la responsabilidad de la compañía aérea.

Por lo tanto, hemos de presumir que las cantidades anticipadas lo fueron en el ámbito del citado artículo 5, ya que no consta que la compañía o su aseguradora entregaran otras cantidades.

Aunque la compañía hubiera entregado una cantidad sensiblemente superior a la prevista en el citado precepto, lo cierto es que el Reglamento fija una cantidad mínima por pasajero, no una cantidad máxima, por lo que los 50.000 € entregados deben ponerse en contexto con las especiales circunstancias del siniestro y el impacto no sólo emocional en las familias de las víctimas, sino también del impacto mediático global.

No se discute en los autos que la compañía y la aseguradora desde un primer momento asumieron el coste adicional de traslado de los familiares al lugar del siniestro y a Alemania para la gestión de todas las circunstancias del siniestro, incluido el homenaje que se realizó a los fallecidos. Desembolsos que sí se han realizado a fondo perdido y sin posibilidad de compensación.

Tampoco es objeto de controversia que la compañía demandada ha realizado diversas actuaciones destinadas a mantener el recuerdo de las víctimas y ayudar a los familiares, entre ellas la constitución de una fundación; todas estas actuaciones han tenido, sin duda, un coste económico, también a fondo perdido.

12.2. Partiendo de esta primera presunción, al analizarse la documental consistente en la información que aparece en distintos medios de comunicación, se ha constatado que los datos referidos a la entrega de 50.000 € tiene su origen en la información que facilita la delegación en Frankfurt de la agencia EFE. Esta fuente informativa en ningún momento afirmó que las cantidades se hubieran entregado a fondo perdido, así lo expresó la corresponsal de EFE en Frankfurt,

negando categóricamente que se hubiera expresado en estos términos en la nota originaria. Por lo tanto, la información que apareció en otros medios de comunicación apoyándose en la nota de agencias no puede considerarse precisa.

12.3. Respecto de la declaración de la Sra. xxxx, tachada de vaga en la sentencia, al valorarse esta prueba no se ha tenido en cuenta que la Sra. xxxx no asistió personalmente a la comisión que se formó para el inmediato seguimiento del siniestro, así lo afirma el legal representante de Germanwings (Sr. xxxx) que sí intervino en las reuniones de la comisión y que declaró con precisión el concepto en el que se realizaba la entrega de los 50.000 € (minuto 16:42 del primero de los CD en los que se grabó la vista de juicio).

La indudable ambigüedad con la que declaró la Sra. xxxx debe ponerse en relación con el hecho de que no asistió personalmente a la reunión en la que se tomó la decisión de entrega de las cantidades.

12.4. Respecto de la declaración del Sr. xxxx, familiar, como hemos indicado, de uno de los fallecidos ajeno a este procedimiento, la misma resulta contradictoria con el hecho de que todos los familiares de los fallecidos, a excepción de los demandantes en los presentes autos, aceptaron que los 50.000 € se habían entregado a cuenta de las indemnizaciones que finalmente se pactaron entre la compañía, su aseguradora y los perjudicados (184 de los 198 fallecidos en el siniestro).

12.5. En definitiva, por las razones expresadas en este fundamento tenemos que revocar el pronunciamiento hecho en primera instancia, por quedar suficientemente acreditado que la entrega de la cantidad de referencia se hizo como anticipo de la indemnización a la que tendrían derecho los perjudicados.

SEXTO. Sobre los criterios de cuantificación del daño indemnizable.

11. En la sentencia recurrida se aceptan sustancialmente las reclamaciones efectuadas por los demandantes, reclamaciones que superan sensiblemente las indemnizaciones que les corresponderían en el caso de haberse aplicado, con carácter orientativo, las pautas indemnizatorias previstas en el baremo que establece las indemnizaciones en caso de accidentes de circulación.

En la resolución de primera instancia tampoco se siguen los criterios que sirvieron para el acuerdo indemnizatorio con una parte sustancial de los perjudicados por el siniestro, acuerdo que sentó sus bases en la referencia del baremo, ajustada en un porcentaje superior para atender a las especiales circunstancias del caso.

Se optó por acudir al criterio seguido por los actores en la demanda, con alguna corrección. Los actores fijan las siguientes pautas para establecer la indemnización reclamada:

1) Las indemnizaciones fijadas en un procedimiento penal determinado (el denominado caso Madrid-Arena).

2) Las cantidades que, en concepto de indemnización, han fijado otras resoluciones judiciales referidas en la demanda.

3) La legislación especial prevista para las víctimas de atentados terroristas y las indemnizaciones que prevé esa legislación.

4) La excepcionalidad del siniestro enjuiciado, respecto del que no existen precedentes en Europa, ni similitud con otros accidentes aéreos.

5) La elevación del estándar de diligencia exigible y las consecuencias que la falta de diligencia produce en los perjudicados.

6) La especial gravedad del caso, derivada de la intencionalidad en la provocación del daño.

7) La especial consideración de los daños morales en un suceso como el enjuiciado.

11.1. En la sentencia de instancia se argumentan las razones por las que no se aplica, ni siquiera como criterio orientativo, el baremo fijado para la indemnización en siniestros vinculados al uso y circulación de vehículos de motor. También se separa de los criterios de límite mínimo de aseguramiento previstos en el Reglamento 785/2004 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 21 de abril, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos (250.000 DEG por pasajero, equivalentes a 305.951 €). Tampoco se aplican los criterios del Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999 (100.000 DEG por pasajero).

11.2. En la sentencia se fijan las indemnizaciones conforme a los siguientes parámetros:

1) No se consideran excesivas o desproporcionadas las cantidades reclamadas por los actores.

2) Se considera que las cantidades que se reclaman en la demanda siguen un sistema coherente y adecuado, atendiendo al vínculo familiar y a la convivencia.

3) Se acepta que el daño sufrido por los perjudicados es excepcionalmente grave, atendiendo a las especiales circunstancias del siniestro, afirmándose que los fallecidos *«fueron víctimas de un delito doloso cometido con alevosía y premeditación, frente al que carecieron de cualquier posibilidad de defensa. Además, este delito fue cometido por quien tenía el deber de protegerlos»*. En la sentencia se hace especial mención a la situación de exposición pública de los familiares de las víctimas.

11.3. Pese a aceptar los criterios fijados por los demandantes, sin embargo, se desestima que se establezca una cantidad indemnizatoria superior a los progenitores viudos de las víctimas, frente a la indemnización reclamada

para los progenitores no viudos, (los actores reclamaban el doble para los primeros).

En la sentencia se acepta que las circunstancias en las que deben soportar la pérdida los progenitores viudos son más dolorosas, pero no hasta el punto de doblar la indemnización. A los progenitores viudos les reconoce una indemnización superior (220.000 €) a la de los progenitores no viudos (162.500 €).

11.4. Se acepta, sin embargo, que los hermanos que convivían con las víctimas sean indemnizados en una cantidad superior a aquellos que no convivían con las víctimas.

12. En los recursos se cuestionan las bases legales referidas en la sentencia y se desarrollan distintos argumentos que justifican la aplicación, orientativa, del baremo, con los ajustes que los demandados propusieron a otros afectados que finalmente aceptaron el ofrecimiento sin llegar a juicio.

Estos argumentos se refuerzan, a juicio de los recurrentes, con el riesgo de agravio comparativo de la inmensa mayoría de perjudicados, que aceptaron indemnizaciones sensiblemente menores a las fijadas en los presentes autos.

Se defiende, específicamente, la aplicación de la reforma del baremo llevada a efecto por la Ley 35/2015, referencia que sirvió a los demandados como punto de partida para realizar un ofrecimiento indemnizatorio que finalmente fue aceptado por todos los perjudicados excepto los 14 demandantes.

En los recursos se analiza en profundidad el criterio judicial para aplicar el baremo en siniestros ajenos a la circulación, especialmente en siniestros aéreos, incluso en delitos dolosos. Desglosando los criterios de indemnización aplicados a padres y hermanos en distintos procedimientos judiciales.

En los escritos se reconoce la excepcionalidad del siniestro y se desglosan las actuaciones de la compañía en orden a facilitar a los familiares de los fallecidos la información y acceso a los lugares en los que se produjeron los hechos, viaje a Alemania para asistir al funeral organizado por la compañía, así como la asistencia psicológica a las familias, mantenida en todo momento.

Decisión del tribunal.

13. Lo primero que hemos de observar es que en el escrito de demanda no se fijó, en realidad, un criterio o pauta para establecer las indemnizaciones, sino que lo que se estableció es un conjunto de razones que justificaban una indemnización excepcional, acudiendo a criterios inspirados, fundamentalmente, en las pautas indemnizatorias que se habían fijado por algunos tribunales penales para indemnizar a los perjudicados por delitos especialmente graves.

No se discute que el siniestro se produjo como consecuencia de la actuación dolosa de uno de los miembros de la tripulación de la aeronave, que se ha realizado una investigación en profundidad por las autoridades correspondientes, en la que se ha verificado la causa del siniestro.

14. El segundo aspecto a destacar es que tanto en la demanda como en la sentencia se fijan las indemnizaciones sin desglosar los conceptos por los que se indemniza a los perjudicados, es decir, no se determina qué parte de la indemnización debe atender al daño moral, a la especial exposición mediática de las víctimas o al impacto emocional que pudiera tener un siniestro tan extremadamente grave como el que se enjuicia.

Hubiera sido útil que los demandantes hubieran podido establecer una cantidad determinada por el daño sufrido por la pérdida de un familiar, estableciendo unos porcentajes o ajustes determinados atendiendo al daño moral causado, de este modo habríamos podido saber los criterios que permitían la modulación de las indemnizaciones.

15. La referencia a la normativa sobre víctimas del terrorismo, que no es de aplicación al supuesto de autos, o la normativa sobre seguro de responsabilidad del Reglamento Comunitario citado fijan una cantidad máxima por fallecido en un siniestro. Si lo que se pretende es la indemnidad del perjudicado, no parece ajustado fijar una cantidad respecto de cada víctima para su distribuirla equitativamente entre los perjudicados.

16. El Reglamento (CE) N° 889/2002, del Parlamento y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente ya advierte que *«no hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero»*.

17. Los recurrentes hacen especial hincapié en el acuerdo alcanzado con un porcentaje muy elevado de perjudicados por el siniestro (más del 90%). Los recurrentes no concretan las indemnizaciones pactadas con esos perjudicados, aunque dan algunas pautas que permiten una determinación muy aproximada de ese acuerdo:

17.1. En función de los casos se han aplicado los baremos vinculados al uso y circulación de vehículos de motor con algunos correctivos, teniendo en cuenta que se hubiera aplicado el baremo vigente a la fecha en la que se alcanzó el acuerdo (una actualización muy precisa que combina distintas tablas y variables), o el baremo vigente a fecha del siniestro (menos precisa). En todo

caso parece que el baremo se utilizó como referencia aproximada, no vinculante.

17.2. Las sumas consignadas en los presentes autos permiten también tener una idea aproximada de las cantidades que los demandados barajaban como indemnización a los actores, cantidades que no pueden ser muy lejanas a las pactadas con terceros.

18. Partiendo de las anteriores consideraciones, advertimos que es necesario establecer cuál ha sido el criterio de esta Sección en otros supuestos de siniestros aéreos, asumiendo que las circunstancias en las que se produjeron esos siniestros son distintas de las que concurren en el supuesto de autos.

Así, en la Sentencia de 30 de noviembre de 2017 (ECLI:ES:APB:2017:12463), dictada en un procedimiento de reclamación de cantidad instado por varios familiares de personas fallecidas en el accidente ocurrido en el Aeropuerto de Barajas el 20 de agosto de 2008, se hacían las siguientes consideraciones:

1) En aquel procedimiento se analizaba un supuesto de responsabilidad subjetiva, no sujeto a limitaciones por normativa alguna. Por tanto, el objetivo en ese procedimiento era garantizar la total indemnidad de los perjudicados.

El supuesto que se enjuicia en los presentes autos debe resolverse conforme a los mismos parámetros, es decir, buscar la total indemnidad de los perjudicados.

2) *«Los criterios tasados de valoración del daño corporal, introducidos por la disposición adicional 8ª de la Ley 30/95, de 8 de noviembre, no son vinculantes, fuera del ámbito propio de la circulación de vehículos de motor».* Ese mismo argumento debe servir también para no considerar vinculantes los criterios fijados en las actualizaciones o modificaciones del baremo que acompañaba a dicha normativa.

3) En la Sentencia citada indicábamos que la anterior afirmación *«no impide, lógicamente, que se aplique con carácter orientativo para fijar la cuantía de las indemnizaciones en otros ámbitos distintos».*

Y concluíamos que *«el empleo, a título orientativo, del baremo y el hecho de que no sea vinculante en la cuantificación de los perjuicios sufridos en el caso de un accidente aéreo, como en el que nos hallamos, conlleva que también puedan aplicarse los criterios del sistema de valoración de daños de la Ley 35/2015, de igual modo con carácter meramente orientativo y con la introducción de los factores de ponderación que se estimen oportunos, dado que los criterios del Nuevo Baremo se adecúan más a las circunstancias actuales y superan algunos desajustes que se habían evidenciado con el baremo vigente cuando se produjo el siniestro. No cabe hablar, por tanto, de aplicación*

analógica de la norma en contra de lo dispuesto en el artículo 2.3º del Código Civil y de la disposición transitoria primera de la Ley 35/2015».

4) En la Sentencia de referencia citábamos otra resolución de esta misma Sección, de 12 de julio de 2016, en la que se tomaba como referencia el límite del seguro obligatorio referido en el Reglamento 785/2004, aunque advertíamos que *«en esa resolución, en cualquier caso, descartamos expresamente que la cobertura mínima establecida por el Legislador Comunitario y la obligación que impone a las compañías aéreas de suscribir un seguro que garantice como mínimo 250.000 DEG por los daños personales no implica una indemnización mínima por pasajero, prescindiendo de los factores singulares propios de cada víctima, del número de familiares afectados y del grado de parentesco. Dijimos entonces, en ese sentido, que esa cantidad no constituía "la indemnización mínima para el caso de pérdida de la vida del pasajero en todo caso (...) pues no en todos los casos la pérdida de una vida humana merece una idéntica valoración, sino que esa valoración debe acomodarse a las concretas circunstancias personales de la víctima y su entorno" (fundamente 16º). Insistimos que el Baremo del automóvil tiene un ámbito objetivo de aplicación y que no es obligatorio en otros ámbitos distintos. Y ante la tesitura de optar por los criterios del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, vigente cuando se produjo el siniestro, y la cantidad contemplada en el Reglamento 785/2004 (250.000 DEG para los tres familiares afectados), optamos por esta cantidad, en la medida que los límites mínimos fijados para el seguro obligatorio cumplen también una función indirecta de parámetro para la valoración del daño personal.*

...

Ni hemos llegado a la conclusión que los 250.000 DEG sea una indemnización mínima por pasajero, ni mucho menos que la suma por ascendiente en primer grado deba ser en todo caso de 94.253 euros, como parece sostener la recurrente. Esa cantidad responde a un supuesto concreto en el que dimos por bueno el reparto interno (claramente favorable a los progenitores) que realizaron los demandantes».

18. Con los datos obrantes en autos de los perjudicados (padres o hermanos de los fallecidos) y los datos de los fallecidos (entre los 23 y los 55 años), así como los datos de convivencia de quienes reclaman en su condición de hermanos), hemos de considerar que el elemento fundamental en el que discrepan las partes debe centrarse en la determinación del denominado daño moral, daño que los actores vinculan a las especiales circunstancias del siniestro y al impacto emocional y mediático que tuvo el suceso, un hecho absolutamente inusual en la navegación aérea.

18.1. Conectan, de este modo, con la doctrina tradicional que hace referencia a la *pecunia doloris*, vinculada a la dolorosa pérdida de un ser querido, la soledad consiguiente, la abrupta cesación de unos vínculos de profundo afecto y la ruptura de una grata convivencia, todo lo cual produce la natural aflicción, profundo pesar y gran desconsuelo.

18.2. El posible reproche al fallo de los sistemas de detección de patologías graves en la tripulación de la aeronave no parece que deba tener especial trascendencia en la determinación del perjuicio. Si el objetivo es garantizar la completa indemnidad de los perjudicados, los reproches al fracaso de los mecanismos de evaluación del estado psicológico de la tripulación no han de servir para modular la indemnización.

19. Es cierto que debemos valorar el hecho de que las demandadas hayan llegado a un acuerdo indemnizatorio con los familiares de 184 de los 198 fallecidos en el siniestro, acuerdo que se alcanzó en el marco de un procedimiento de conciliación.

Ese acuerdo, siendo trascendente, no debe determinar una respuesta automática frente a los familiares de los 7 fallecidos que presentaron la demanda que ahora revisamos. Nos faltan detalles trascendentes sobre el alcance concreto del acuerdo.

Hemos de tener, además, en cuenta que un acuerdo normalmente obliga a todas las partes a ajustar sus pretensiones y ponderar factores tales como la duración de un procedimiento judicial en sus diversas instancias, los costes y honorarios de los profesionales que asesoran, asisten o representan a los perjudicados o los evaluación de los riesgos de una posible sentencia desestimatoria.

También hay que tener en cuenta que para muchos perjudicados podía pesar más la necesidad de cerrar un acuerdo con cierta premura para poder afrontar la recuperación emocional tras un siniestro tan extremadamente excepcional como el que aquí examinamos, pero puede haber otros perjudicados que, legítimamente, opten por un procedimiento judicial para poder afrontar la superación del impacto.

Por lo tanto, no parece razonable que tengamos que resolver estrictamente conforme a los parámetros de un acuerdo cuyos precisos detalles se nos escapan.

20. La búsqueda de una referencia, aunque sea aproximada o indicativa, de una pauta objetiva para indemnizar el dato moral nos permite acudir a la normativa prevista en Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se

aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Ya hemos indicado, y ahora reiteramos, que esta norma no es en absoluto vinculante, pero puede servirnos para realizar una primera aproximación. La última redacción dada a esta normativa ha permitido afinar los criterios indemnizatorios y la cuantificación.

Así, por la pérdida de un hijo menor de 30 años, el baremo establecido en la norma fija una indemnización inicial de 70.000 €. En el supuesto de que el hijo fuera mayor de 30 años, la cantidad se fija en 40.000 €.

Respecto de la indemnización reconocida a los hermanos, como perjudicados por la muerte de otro hermano, la indemnización inicial se fija en 20.000 €, si el fallecido tiene menos de 30 años, y 15.000 € si es mayor de 30 años.

El artículo 33 de la normativa de referencia permite un incremento de hasta un 25% en las indemnizaciones atendiendo a circunstancias singulares o excepcionales.

El artículo 70 del RDL también hace algunas consideraciones cuando la víctima convive con el perjudicado. No se prevén ajustes cuando el fallecido es menor de 30 años, por cuanto se considera que la convivencia está ponderada en la indemnización, pero si es mayor de 30 años y convivía con el perjudicado, permite adaptar la indemnización aplicando una serie de índices correctores, que lo equiparan al menor de 30 años.

21. Partiendo de esta referencia, meramente indicativa, podemos indicar la indemnización que correspondería a cada uno de los perjudicados según el RDL en su redacción actualizada.

21.1. El progenitor que hubiera perdido un hijo menor de 30 años, la indemnización básica sería de 70.000 €, susceptibles de ser incrementados en 17.500 €, lo que determinaría una indemnización de 87.500 €.

21.2. El progenitor que hubiera perdido un hijo mayor de 30 años, con el que conviviera la indemnización básica sería de 70.000 €, susceptible de ser incrementada en 17.500 €, lo que determina una indemnización de 87.500 €.

21.3. Si el progenitor no convive con el hijo fallecido mayor de 30 años, la indemnización básica sería de 40.000 €, susceptible de ser incrementada en 10.000 €, lo que determinaría una indemnización de 50.000 €.

21.4. Para los hermanos que hubieran perdido un hermano de menos de 30 años, la indemnización fijada es de 20.000 €, susceptible de ser incrementada en 5.000 €.

21.5. Para los hermanos que hubieran perdido un hermano de más de 30 años con el que convivieran, la indemnización básica es de 20.000 €, susceptible de ser incrementada en 5.000 € más.

21.6. Si el hermano es mayor de 30 años y no hay convivencia, la indemnización básica es de 15.000 €, susceptible de ser incrementada en 3.750 € adicionales.

22. Las cantidades consignadas por los demandados coinciden sustancialmente con las cantidades previstas en la última actualización del baremo, teniendo en cuenta el incremento máximo reconocido para las circunstancias singulares o excepcionales.

23. Fijada ya la referencia, meramente indicativa, nos corresponde determinar si las cantidades reclamadas por los demandantes cubren de modo efectivo el perjuicio causado por el siniestro. Debe buscarse la completa indemnidad de los perjudicados, atendiendo a todos los factores descritos, pero evitando que la indemnización se establezca como una sanción para los responsables como consecuencia de las circunstancias del caso.

No se indemniza en función de la falta de diligencia o de previsión de la compañía aérea o su aseguradora, sino en función de dolor excepcionalmente causado a los familiares de las víctimas del siniestro, que se vieron sorprendidos por un incidente absolutamente imprevisible e inasumible que, además, les sometió a una especial exposición mediática.

24. Tomado el baremo como una posible referencia, consideramos que las excepcionales circunstancias del caso justificarían que, sobre las pautas del baremo pudiera realizarse un incremento adicional de un 20% más en los supuestos en los que la víctima del siniestro conviviera con los perjudicados y, en sólo en un 10% en el caso de que no constatará esa convivencia.

No encontramos ningún argumento especial, ni ninguna prueba concreta, que permita establecer que el dolor es superior en una madre que en un padre, o que el dolor es mayor en el caso del cónyuge viudo.

25. Trasladadas estas pautas a cada uno de los demandantes, la indemnización que consideramos ajustada al perjuicio efectivamente sufrido sería la siguiente:

25.1. Respecto de xxxx, padre de xxxx (24 años en la fecha del siniestro, convivía con el padre): 105.000 €.

25.2. Respecto de xxxx, madre de xxxx (24 años en la fecha del siniestro, convivía también con la madre): 105.000 €.

25.3. Respecto de xxxx, hermana de xxxx (24 años en la fecha del siniestro, que convivía con la hermana): 30.000 €.

25.4. Respecto de xxxx, hermana de xxxx (55 años en la fecha del siniestro, no convivía con su hermana): 20.625 €.

25.5. Respecto de xxxx, padre de xxxx (37 años en la fecha del siniestro, no convivía con el padre): 55.000 €.

25.6. Respecto de xxxx, madre de xxxx (23 años en la fecha del siniestro, convivía con la madre): 105.000 €.

25.7. Respecto de xxxx, hermana de xxxx (23 años en la fecha del siniestro, no convivía con su hermano): 27.500 €.

25.8. Respecto de xxxx, hermano de xxxx (23 años en la fecha del siniestro, convivía con su hermano): 30.000 €.

25.9. Respecto de xxxx, hermana de xxxx (23 años en la fecha del siniestro, convivía con su hermano): 30.000 €.

25.10. Respecto de xxxx, hermana de xxxx (23 años en la fecha del siniestro, convivía con su hermano): 30.000 €.

25.11. Respecto de xxxx, padre de xxxx (32 años en la fecha del siniestro, no convivía con sus padres): 55.000 €.

25.12. Respecto de xxxx, madre de xxxx (32 años en la fecha del siniestro, no convivía con sus padres): 55.000 €.

25.13. Respecto de xxxx, madre de xxxx (40 años en la fecha del siniestro, no convivía con su madre): 55.000 €.

25.14. Respecto de xxxx, hermana de xxxx (40 años en la fecha del siniestro, no convivía con su hermana): 20.625 €.

25.15. Respecto de xxxx, padre de xxxx (40 años en la fecha del siniestro, no convivía con su padre): 55.000 €.

SÉPTIMO. Sobre los criterios para aplicar los intereses moratorios previstos en el artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro.

26. En la sentencia se considera que la aseguradora debe ser condenada al pago de los intereses moratorios previstos en el artículo 20 de la LCS, por cuanto no consignó las cantidades que consideró ajustadas hasta transcurridos más de tres meses desde el siniestro. En este punto, tiene especial trascendencia en la sentencia que los 50.000 euros entregados inmediatamente después del siniestro lo fueran a fondo perdido.

Se destaca que el siniestro se produce en marzo del año 2015 y la consignación no se realiza hasta abril y agosto de 2017.

27. Los recurrentes alegan que la sentencia de instancia ha valorado incorrectamente la prueba practicada, se remiten a lo ya alegado respecto de las cantidades entregadas en los momentos posteriores al siniestro.

Consideran que concurren los elementos que, en la jurisprudencia, justifican la no aplicación del artículo 20 de la LSC: a) La existencia de incertidumbre sobre la cobertura del siniestro por la póliza; b) la reclamación de los perjudicados es notablemente exagerada; c) Necesidad de acudir a un procedimiento judicial por existir dudas razonables sobre las pretensiones de los demandantes.

Además, se debe valorar la consignación realizada por la aseguradora aplicando una corrección del 10% al baremo existente en el año 2015.

De modo subsidiario, si se aplicara el artículo 20 de la LCS, no deberían devengar intereses los 50.000 € entregados como anticipo, tampoco las cantidades que superen el pago mínimo.

Decisión del Tribunal.

28. En la Sentencia de esta Sección de 30 de noviembre de 2017, ya reseñada, consideramos que la compañía aseguradora debía ser condenada al pago de los intereses previstos en el artículo 20.4º de la Ley de Contrato de Seguro, que fija un interés por mora no inferior al 20% anual.

En aquella Sentencia, en la que citábamos la Sentencia de esta misma Sección de 12 de julio de 2016, considerábamos que *« la consignación parcial de la indemnización tres años después de producirse el siniestro implicaba que la aseguradora se había constituido en mora y que los anticipos en cumplimiento de los dispuesto en reglamentos comunitarios sólo tenían por finalidad que las víctimas pudieran asumir los gastos más perentorios. Descartamos también que concurrieran circunstancias extraordinarias que excluyeran la mora»*.

El Tribunal Supremo ha tenido la oportunidad de fijar jurisprudencia sobre esta materia. Se sintetiza en la STS de 30 de enero de 2019 (ECLI:ES:TS:2019:300), en la que se analiza un supuesto en el que la aseguradora no consignó cantidad alguna por cuanto estaba pendiente un procedimiento judicial en el que incluso se ponía en duda que el siniestro estuviera cubierto por la póliza.

29. En el supuesto de autos, la responsabilidad de la compañía aérea y, consiguientemente, de la aseguradora no estaba vinculada a ningún procedimiento judicial. No había dudas respecto de la exigencia de cobertura por la póliza de seguro.

El pasaje del avión siniestrado se identificó de inmediato, constatándose desde un primer momento el fallecimiento del pasaje y de la tripulación.

No hay dato alguno que permita afirmar que hubo demora en la identificación de los familiares de los fallecidos.

30. Tal y como hemos indicado en otras resoluciones de esta Sección, la entrega de una cantidad a cuenta no exime de la aplicación del artículo 20.8° de la LCS.

No hay justificación alguna para que la compañía no consignara en un plazo razonable al menos la cantidad prevista en el Convenio de Montreal y que se demorara en más de dos años en consignar la cantidad que consta en autos.

31. Del mismo modo que hacíamos en la Sentencia de 30 de noviembre de 2017, establecemos que los intereses previstos en el artículo 20.8° de la LCS, se aplicarán respecto de las indemnizaciones finalmente fijadas, excluyendo del devengo las cantidades entregadas inicialmente a cuenta por cada uno de los pasajeros fallecidos.

En cuanto a la fecha final del devengo de intereses, deberá tenerse en cuenta la consignación realizada en el juzgado en abril y agosto de 2017. Respecto de las cantidades consignadas, con la consignación cesará el devengo de intereses; manteniéndose, sin embargo, el devengo del interés del artículo 20.8° de la LCS en lo que afecta al resto de indemnización, en lo que supere a lo consignado.

Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo (Sentencia 251/2007, de 1 de marzo) la interpretación del alcance de los intereses moratorios debe ser: *«Durante los dos primeros años desde la producción del siniestro, la indemnización por mora consistirá en el pago de un interés anual igual al del interés legal del dinero al tipo vigente cada día, que será el correspondiente a esa anualidad incrementado en un 50%. A partir de esta fecha el interés se devengará de la misma forma, siempre que supere el 20%, con un tipo mínimo del 20%, si no lo supera, y sin modificar por tanto los ya devengados diariamente hasta dicho momento».*

OCTAVO. Sobre las costas.

32. En la sentencia se condena a las demandadas al pago de las costas, por estimación sustancial de la demanda inicial.

33. En los recursos se defiende que la estimación no puede considerarse sustancial, que la estimación, en todo caso, sería parcial y que, además, que no debe apreciarse temeridad en la posición de los demandados.

Decisión del Tribunal.

34. No coincidimos con la jueza de instancia y entendemos que la estimación de la demanda no fue sustancial. Las discrepancias sobre las cantidades entregadas a cuenta de cada una de las víctimas se han resuelto de modo favorable a los demandados. También se han moderado las pretensiones indemnizatorias de los actores.

Por tanto, la estimación de la demanda es parcial y, con ello, debe aplicarse el criterio del artículo 394 de la LEC y no imponer las costas de la instancia a ninguna de las partes.

35. Al estimarse parcialmente el recurso, no hay condena en costas a los recurrentes en la segunda instancia, conforme establece el artículo 398 de la LEC.

FALLAMOS

Estimamos parcialmente el recurso de apelación interpuesto por Allianz Global Corporate & Specialty, S.E. y Germanwings, GmbH contra la sentencia del Juzgado Mercantil núm. 8 de Barcelona de fecha 30 de julio de 2018, dictada en las actuaciones de las que procede este rollo, que se revoca en los términos siguientes:

1º. Se establece que los 50.000 € por pasajero fallecido, entregados por la compañía demandada, se hizo a cuenta de la posterior indemnización.

2º. Se establecen las siguientes indemnizaciones a favor de los demandantes:

- (1) Respecto de xxxx, padre de xxxx: 105.000 €.
- (2) Respecto de xxxx, madre de xxxx: 105.000 €.
- (3) Respecto de xxxx, hermana de xxxx: 30.000 €.
- (4) Respecto de xxxx, hermana de xxxx: 20.625 €.
- (5) Respecto de xxxx, padre de xxxx: 55.000 €.
- (6) Respecto de xxxx, madre de xxxx: 105.000 €.
- (7) Respecto de xxxx, hermana de xxxx: 27.500 €.
- (8) Respecto de xxxx, hermano de xxxx: 30.000 €.
- (9) Respecto de xxxx, hermana de xxxx: 30.000 €.
- (10) Respecto de xxxx, hermana de xxxx: 30.000 €.
- (11) Respecto de xxxx, padre de xxxx: 55.000 €.
- (12) Respecto de xxxx, madre de xxxx: 55.000 €.
- (13) Respecto de xxxx, madre de xxxx: 55.000 €.
- (14) Respecto de xxxx, hermana de xxxx: 20.625 €.
- (15) Respecto de xxxx, padre de xxxx: 55.000 €.

3°. Las indemnizaciones reconocidas a los demandantes devengarán durante los dos primeros años desde la producción del siniestro un interés anual igual al del interés legal del dinero al tipo vigente cada día, que será el correspondiente a esa anualidad incrementado en un 50%. A partir de esta fecha el interés se devengará de la misma forma, siempre que supere el 20%, con un tipo mínimo del 20%, si no lo supera.

Para ese cálculo deberá tenerse como fecha inicial de referencia la fecha del siniestro, respecto de la fecha final deben realizarse las siguientes puntualizaciones:

- Los 50.000 € entregados a cuenta de la indemnización dejan de devengar intereses desde la fecha en la que se pusieron a disposición de los perjudicados.

- Las cantidades consignadas judicialmente a favor de cada uno de los demandantes dejan de devengar intereses a la fecha de consignación.

- El resto de cantidades pendientes devengarán intereses hasta la fecha de consignación o entrega a los demandantes.

4°. No hay condena en costas en ninguna de las instancias.

5°. Se ordena la devolución del depósito constituido para recurrir.

Contra la presente resolución podrán las partes legitimadas interponer recurso de casación y/o extraordinario por infracción procesal, ante este Tribunal, en el plazo de los 20 días siguientes al de su notificación, conforme a los criterios legales y jurisprudenciales de aplicación. Además, se debe constituir, en la cuenta de Depósitos y Consignaciones de este Órgano judicial, el depósito a que se refiere la DA 15ª de la LOPJ reformada por la LO 1/2009, de 3 de noviembre.

Remítanse los autos originales al juzgado de procedencia con testimonio de esta sentencia, una vez firme, a los efectos pertinentes.

Así, por esta nuestra sentencia, de la que se llevará certificación al rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.