

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Coruña (A)**

Sección: **4**

Fecha: **24/02/2025**

Nº de Recurso: **187/2023**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

AUD.PROVINCIAL SECCION N. 4

A CORUÑA

SENTENCIA: 00110/2025

RPL:187/2023

Modelo: N10250 SENTENCIA

DE LAS CIGARRERAS, 1 (A CORUÑA)

-

Teléfono: 981182091 **Fax:** 981182089

Correo electrónico:

Equipo/usuario: AM

N.I.G. 15030 47 1 2020 0000642

ROLLO: RPL RECURSO DE APELACION (LECN) 0000187 /2023

Juzgado de procedencia: XDO. DO MERCANTIL N. 1 de A CORUÑA

Procedimiento de origen: ORD PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0000330 /2020

Recurrente: Adriana

Procurador: MARIA JOSE FEITO VAZQUEZ

Abogado: JUAN ANTONIO GOMEZ MARCOS

Recurrido: IBERIA EXPRESS, SA. IBERIA EXPRESS, S.A.

Procurador: JORGE BEJERANO PEREZ

Abogado: BARBARA BERRETEAGA SARACHAGA

S E N T E N C I A Nº110/2025

AUDIENCIA PROVINCIAL

Sección Cuarta Civil-Mercantil

Ilmos. Magistrados:

D. PABLO GONZÁLEZ-CARRERÓ FOJÓN, Pte.

D. EDUARDO FERNÁNDEZ-CI TREMOYA

D^a.ZULEMA GENTO CASTRO

En A CORUÑA, a veinticuatro de febrero de dos mil veinticinco VISTO en grado de apelación ante esta Sección 004, de la Audiencia Provincial de A CORUÑA, los Autos de PROCEDIMIENTO

ORDINARIO 0000330/2020, procedentes del XDO. DO MERCANTIL N. 1 de A CORUÑA, a los que ha correspondido el Rollo RECURSO DE

APELACION (LECN) 0000187/2023, en los que aparece como parte apelante, D^a. **Adriana**, representada por la Procuradora de los tribunales, D^a. MARÍA-JOSÉ FEITO VÁZQUEZ, asistida por el Abogado D. JUÁN-ANTONIO

GÓMEZ MARCOS, y como parte apelada, “**IBERIA EXPRESS, S.A.**”, representada por el Procurador de los tribunales, D. JORGE BEJERANO PÉREZ, asistido por la Abogada D^a. BARBARA BERRETEAGA SARACHAGA; versando los autos sobre reclamación de cantidad en transporte aéreo.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por el XDO. DO MERCANTIL N. 1 de A CORUÑA, se dictó sentencia con fecha 01/12/2022, en el procedimiento del que dimana este recurso, cuya parte dispositiva dice:

“ **Que DESESTIMO la demanda** interpuesta por *Adriana*, defendida por el Letrado Sr. Herrero de Padura y representada por la Procuradora Sra. Feito Vázquez, contra *IBERIA EXPRESS*, defendida por la Letrada Sra. Berreteaga Sarachaga y representada por el Procurador Sr. Bejerano Pérez.

Se hace especial imposición de las costas de esta instancia a la parte demandante.”.

SEGUNDO.- La expresada sentencia ha sido recurrida por la parte demandante, y elevadas las actuaciones a esta Audiencia Provincial para la resolución del recurso de apelación interpuesto, se formó el correspondiente Rollo de Sala, y personadas las partes en legal forma, fue señalada audiencia para que tuviera lugar la deliberación, votación y fallo.

TERCERO.- Es Ponente, la Ilma. Magistrada D^a. **ZULEMA GENTO CASTRO.**

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Planteamiento del litigio Doña Adriana demandó a la compañía aérea IBERIA EXPRESS SA en reclamación de los gastos médicos y de la indemnización correspondiente a los daños personales - días de baja y secuelas- así como patrimoniales (lucro cesante), que resultan del informe pericial que acompaña a su demanda por importe de 50.353,97 euros, derivados de la lesión que sufrió cuando viajaba como pasajera del vuelo ██████, de Madrid a Santiago de Compostela, el día 2 de mayo de 2018, al sufrir una lesión por torsión de su rodilla durante el embarque del referido vuelo, cuando hubo de facilitar el acceso al pasajero que viajaba a su lado encajándose, para dejarle paso, detrás de su propio asiento, en un espacio limitado ocupado por equipaje de mano con el que tropezó, para permitir la apresurada finalización del embarque.

La demandante fundamentó su demanda en el Convenio de Montreal por tratarse de lesiones sufridas con ocasión del embarque en un transporte aéreo y precisó que *“El Convenio de Montreal no contiene ninguna norma sobre la ley aplicable a la valoración de los daños y perjuicios derivados para los pasajeros. Dentro de la Unión Europea se aplicará, por lo tanto, el Reglamento (CE) 593/2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales. El artículo 5.2 de dicho Reglamento establece que, en defecto de elección por las partes de la ley aplicable al contrato de transporte de pasajeros, la ley aplicable será la del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de origen o el de destino del vuelo también estén situados en ese país. Esto significa que será de aplicación la ley española”.*

La compañía aérea demandada se opuso a la estimación de la demanda y, considerando aplicable al litigio la Ley de Navegación Aérea de 1960, alegó la excepción de prescripción prevista en su artículo 124 en el que se establece que *“Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones a que se refiere este capítulo prescribirá a los seis meses a contar desde la fecha en que se produjo el daño”*, entendiendo que desde las sucesivas reclamaciones y el intento de conciliación de la Sra. Adriana, efectuado el 21 de mayo de 2019 y celebrado sin avenencia el siguiente 14 de noviembre, formuló su demanda más de catorce meses después, por lo que estaría prescrita su acción.

Acompañó a su escrito de contestación el informe de la sobrecarga del vuelo en el que viajaba la actora, en el que se indicaba que *“En el vuelo ██████ la pasajera que viaja en el asiento ██████ al sentarse se da un fuerte golpe en la rodilla, le dice a una compañera que se ha roto la rodilla, el embarque ya había finalizado, así que me he acercado a preocuparme por su estado y le he preguntado si necesitaba una ambulancia, me dijo que no, que no se la había roto pero que se había hecho mucho daño, le he ofrecido hielo, un vasito de agua y le hemos pedido una silla de ruedas para la llegada a Santiago, ha desembarcado cojeando bastante.”*

La sentencia del juzgado de lo mercantil desestimó la pretensión de la demandante por falta de acreditación de que el accidente sufrido por esta se desarrollase en la forma establecida en la demanda.

La actora formuló recurso de apelación fundamentado en el error en la valoración probatoria y en la infracción legal de los artículos 17 y 21 del Convenio de Montreal que establecen la responsabilidad objetiva limitada de la compañía aérea encargada del transporte cuando la cuantía de los daños no supera los 100.000 DEG, sin tenerse en cuenta en la resolución recurrida que la responsabilidad de la transportista es objetiva debiendo

probar esta, para eximirse de su responsabilidad, que se produjo el accidente por culpa de la víctima o de la persona de la que proviene el derecho a reclamar.

La demandada mostró su oposición al recurso reiterando, en primer lugar, que la acción se encontraba prescrita conforme a lo dispuesto en el artículo 124 LNA. Y, en segundo término, sostuvo que la sentencia debía confirmarse puesto que no se probó el nexo causal entre la conducta de IBERIA y el resultado producido, sin que hubiese intervenido ninguna acción u omisión culposa de la compañía aérea.

SEGUNDO.- El plazo para interponer la acción de daños personales según el artículo 35 del Convenio de Montreal La sentencia de primera instancia indicó que *“El Capítulo*

XIII de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, regula la responsabilidad en caso de accidente (arts.115-125). El art. 115, en lo relativo al daño en el transporte de viajeros, establece que se entenderá por daño en el transporte de viajeros, el que sufran los viajeros a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia d las operaciones de embarque y desembarque. Por lo que respecta al plazo -breve- de prescripción, que contempla el mencionado art. 124 de la misma ley, se entiende que su aplicación queda circunscrita a las indemnizaciones que se reclaman conforme al Capítulo XIII, que son las específicamente establecidas en el artículo 119 para el caso de responsabilidad objetiva y limitada (STS nº 943/2007, de 25 de septiembre). Fuera de estos casos, se aplicaría el régimen de prescripción del art. 1968.2 CC”. Y concluye que “En el presente caso, si aceptamos que la acción ejercitada no se encuentra prescrita, habremos de entrar a valorar cómo se produjo el accidente en el que, supuestamente, la demandante sufrió la lesión de rodilla. Así, si la reclamación no puede ser acogida como un supuesto de responsabilidad objetiva del transportista, lo que procederá es valorar si la demandada ha conseguido desvirtuar la presunción de culpa que opera en este tipo de supuestos.”

Sin embargo, como ya hemos tenido ocasión de manifestar en otras resoluciones como la sentencia de 11 de diciembre de 2023 (ECLI:ES:APC:2023:2854), la norma aplicable no es el artículo 124 LNA, como señala la sentencia de instancia, sino el artículo 35 del Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, que indica que el derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte. Añade el precepto que la forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso.

Las reglas del Convenio de Montreal son aplicables al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro de la Unión con tal de que se trate de un vuelo operado por una compañía aérea comunitaria en los términos del artículo 2, en relación con el artículo 3. 1, del Reglamento 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. Este reglamento de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, que había hecho extensiva la aplicación de sus disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro, reiterando el reglamento de 2002, en su considerando 4 *“que el Convenio de Varsovia sólo se aplicaba al transporte internacional; que, en el mercado interior de la aviación, se ha eliminado la distinción entre transporte nacional y transporte internacional; que, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional”*.

Así lo ha indicado el TS en su sentencia núm. 1513/2019, de 17 de mayo en la que se expresa que *“El Reglamento (CE) n.º*

2027/1997, tras la modificación operada por el Reglamento(CE) n.º 889/2002, hace extensiva la aplicación de las disposiciones del Convenio de Montreal “al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro” (art. 1) y a la regulación de la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje (art. 3.1). Este Reglamento (CE) n.º 2027/1997 desarrolla también alguno de los preceptos del CM, como es el caso de los pagos adelantados a que hace referencia el art. 28 CM, que el Reglamento (CE) n.º 2027/1997, reformado también en este punto por el Reglamento (CE) n.º 889/2002, regula en su art. 5.

2.- Por tanto, cuando sucedió el accidente, la Ley de Navegación Aérea, cuya infracción se denuncia al formular el motivo del recurso, no era aplicable a la responsabilidad del transportista aéreo por los daños personales producidos a los pasajeros en un accidente de aviación. Esta ley solo regula actualmente el transporte aéreo de mercancías de carácter nacional.

3.- La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de los pasajeros está regulada en los arts. 17 y siguientes CM, que configuran un sistema que se ha denominado “de doble estrato”. En estos preceptos, concretamente en los arts. 17, 20 y 21 CM, se establece un régimen de responsabilidad cuasiobjetiva para el daño cuya valoración no exceda, en la fecha en que tuvo lugar el accidente, los 100.000 derechos especiales de

giro (DEG) por pasajero. Hasta ese importe, el transportista solo puede exonerarse si 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. En cambio, el transportista puede exonerarse de indemnizar por encima de los 100.000 DEG si prueba que el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes o si prueba que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

4.- De lo expuesto se deduce que, como acertadamente resuelve la sentencia recurrida, el Convenio de Montreal no establece dos indemnizaciones distintas para un mismo daño. Lo que establece son regímenes distintos para el tramo de la indemnización inferior a los 100.000 DEG y para el que supere esa cifra. En el primer tramo se trata de una responsabilidad que ha venido en llamarse "cuasiobjetiva", pues la única causa de exoneración del transportista aéreo es que el daño haya sido causado por la propia víctima, y en el segundo tramo es una responsabilidad que ha sido denominada como "subjética objetivizada", pues solo puede exonerarse si prueba que el daño no se debió a una conducta negligente o indebida del transportista, sus dependientes o agentes o que se debió únicamente a la conducta indebida de un tercero.

5.- Además, ese límite de 100.000 DEG no significa que la indemnización haya de alcanzar, salvo culpa exclusiva de la víctima, esa cuantía, puesto que la cuantía de la indemnización habrá de responder a la importancia del daño causado por el accidente aéreo y puede ser, por tanto, inferior a esa cifra".

No desconocemos que se ha planteado una cuestión prejudicial ante el TJUE formulada por el juzgado de primera instancia núm. 1 de Fuenlabrada en la que se pregunta si el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE)nº 2027/97 debe interpretarse en el sentido de que la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por el artículo 33 del Convenio de Montreal, también para el transporte en el interior de un Estado miembro de la Unión. Sin embargo, estimamos que, a diferencia del supuesto en que se basa la cuestión prejudicial, relativa al órgano judicial competente en el supuesto de pérdida de equipaje contratado como servicio adicional de facturación de equipaje, en el presente supuesto litigioso, en el que se reclama la indemnización por las lesiones sufridas por una pasajera durante el embarque, no existe duda de la competencia de los juzgados de lo mercantil de A Coruña por hallarse expresamente previsto como fuero (quinta jurisdicción), aquel en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente, siendo el domicilio de la actora en Santiago de Compostela (A Coruña).

Por lo tanto, hemos de concluir que no será de aplicación al supuesto de autos el plazo de prescripción alegado por la compañía aérea, esto es, el previsto en el artículo 124 LNA, ni el del artículo 1968 CC como indica la sentencia, sino el expresamente previsto en el artículo 35 del Convenio de Montreal, que estimamos plazo de caducidad y, por tanto, apreciable de oficio.

En nuestra sentencia de 11 de diciembre de 2024 ya decíamos que "Es considerado mayoritariamente un plazo de caducidad, no de prescripción. La argumentación que sustenta la opinión mayoritaria se apoya, en síntesis, en los términos literales del precepto -" el derecho a la indemnización se extinguirá si no se inicia una acción"-, que son acordes con la naturaleza inexorable de los plazos de caducidad e impropios para referirse a un plazo susceptible de ser interrumpido y reanudado. También se apoya en su precedente en el art. 29. 1 del Convenio de Varsovia, con el que el Convenio de Montreal mantiene una continuidad esencial, que en la versión española y francesa expresamente advertía que el plazo era de caducidad, y así ha sido normalmente concebido en la generalidad de los territorios estatales en los que el Convenio de aplica, la mayor parte de los cuales no conocen siquiera la disparidad de regímenes jurídicos entre los plazos de caducidad y los de prescripción tan característica de nuestro Derecho. Un más completo desarrollo de las razones así resumidas se encuentra en varias sentencias de la Sección 28ª de la AP de Madrid -por todas, la núm. 443/2016, de 23 de diciembre-; de la Sección 15ª de la AP de Barcelona núm. 131/2016, de 2 de junio, y núm. 744/2022, de 27 de abril; de la Sec. 1ª de Pontevedra núm. 38/2023, de 25 de enero, o de la Secc. 4ª de la AP de Las Palmas, núm. 1002/2023, de 18 de septiembre".

Sin embargo, no podemos admitir que la acción se halle caducada por transcurso del plazo bianual desde el día del vuelo, 2 de mayo de 2018, cuando se presentó la demanda el día 31 de julio de 2020.

Así, en su cómputo desde el propio día del vuelo hasta los dos años siguientes que finalizaría el 2 de mayo de 2020, fecha en la que se hallaban suspendidos todos los plazos de caducidad y prescripción de derechos y acciones, por lo que habían de extenderse 82 días debido a la suspensión de plazos acordada por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, que se vuelven a contar desde el 5 de junio según el RD LEY 16/2020, resulta claro que el 31 de julio de 2020 la acción ahora ejercitada no estaba caducada y aún restaban días para su interposición en plazo.

TERCERO. – Valoración de la prueba y decisión sobre el fondo del asunto.

Como ya dijimos en nuestra sentencia de 11 de diciembre de 2023, “(e)n cuanto a la responsabilidad por daños en los pasajeros, el CM ha sustituido el tradicional sistema de responsabilidad por culpa presunta sometida a límites indemnizatorios (que se venía aplicando desde que en 1929 lo implantara el Convenio de Varsovia _en adelante CV-, y que desde entonces sólo había sufrido modificaciones orientadas a incrementar dichos límites) por otro sistema radicalmente distinto. El sistema de doble estrato, que ha sido el que se ha instaurado, pretende que el pasajero que ha sufrido daños personales (o en caso de muerte, sus causahabientes) sea resarcido de manera rápida y sin grandes controversias cuando el importe de la indemnización no supere los 100.100 DEG (ahora 113.100 DEG), ya que para indemnizaciones hasta ese importe, el CM prevé un sistema de responsabilidad cuasi-objetiva (tan sólo se puede exonerar si prueba que la persona que pide la indemnización ha causado el daño o ha contribuido al mismo –arts. 20 y 21 CM–). Además, con el mismo objetivo, el CM establece que los Estados parte podrán prever la obligación de realizar pagos anticipados, lo que en el ámbito de la Unión Europea ya venía contemplado en el Reglamento (CE) n° 2027/97, y que el Reglamento (CE) n° 889/2002 ha aprovechado para incrementar de 15.000 DEG a 16.000 DEG. En cambio, si la indemnización excede de ese importe, el porteador aéreo responde de forma subjetiva, ya que puede exonerarse si prueba que el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o de sus dependientes o agentes, o si prueba que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero (art. 21.2 CM).

En el supuesto enjuiciado, en el que la indemnización reclamada es inferior a 113.100 DEG, la testifical de la esposa de la demandante, quien la acompañaba en el viaje aéreo de Madrid a Santiago de Compostela, acredita que los hechos sucedieron tal y como se relatan en la demanda, y pese a la especial consideración que debe darse a dicho testimonio pues podría querer favorecer a su cónyuge, debemos indicar que no existe duda alguna de que el accidente sufrido por la Sra. Adriana se produjo durante el embarque del vuelo operado por la demandada, sin ninguna intervención de culpa o negligencia por su parte, cuando ya ocupaba su plaza, hallándose correctamente sentada, y se vio compelida a facilitar con prisa el acceso a otro pasajero que debía acomodarse en la misma fila, por lo que tuvo que introducirse rápidamente en el espacio posterior de su asiento, donde chocó con una mochila apoyada en el suelo y se produjo un esguince de rodilla que le causó gran dolor, hasta el punto de empezar a gritar que se había roto la rodilla para ser atendida por el personal de vuelo, pues tal circunstancia también consta en el parte de la sobrecarga, en el que se especifica que tuvo que viajar en otro asiento y necesitó asistencia para abandonar la aeronave con gran cojera, esperándola una silla de ruedas a la puerta del avión, a pesar de que en Madrid había embarcado por su propio pie, y hubo de ser trasladada en ambulancia desde el exterior del aeropuerto de Santiago al servicio de urgencias del hospital, donde el parte del mismo día 2 de mayo de 2018 refleja el diagnóstico de esguince en la rodilla derecha con derrame en compartimento anterior, y se le prescribe frío local intermitente, muletas durante 7 días e ibuprofeno 600 mg cada 8 horas.

Además, ha quedado acreditado a través de los partes de asistencia en urgencias y de los de diferentes consultas que acompañan a la demanda, así como por los dos dictámenes periciales elaborados por cuenta de cada una de las partes litigantes que, como consecuencia de la torsión por el tropiezo con la mochila, doña Adriana sufrió un esguince de rodilla derecha con derrame, existiendo evidencia de que padecía una condromalacia estadio IV que se vio agravada por el accidente. Así, la pasajera estuvo de baja desde el día 2 de mayo de 2018 hasta el 23 de julio siguiente, con un perjuicio moderado durante esos 83 días porque precisó baja laboral y no pudo realizar las labores básicas de autocuidado, debiendo utilizar muletas durante ese tiempo.

Los peritos de las partes valoran de un modo desigual las lesiones pues mientras el de la demandada, Dr. Jose María considera que treinta días son suficientes para curar un esguince, según la media de la Seguridad Social, el Dr. Herminio, quien examinó a la demandante, considera necesario para alcanzar la curación, en este caso, computar 83 días hasta el alta, en coincidencia con nuestra valoración, cuya indemnización fijamos en 1772 euros al atribuirle un perjuicio personal moderado, puesto que hasta dicho momento no existió una consolidación de la lesión con secuelas, y se advierte cómo hubo de acudir a diferentes consultas hasta lograr remitir el dolor con diferentes infiltraciones.

Además, constatamos la agravación que el accidente produjo en la condromalacia que ya padecía la actora, que no presentaba ninguna clínica que la incapacitase y, desde el accidente, la obligó a deambular con muletas y se encontró en situación de incapacidad laboral durante 83 días, por lo que corresponde valorar tal secuela con tres puntos, 2700 euros, según el baremo orientativo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, a los que sumaremos un punto de perjuicio estético (800 euros) por esta necesidad de empleo de muletas al caminar, cantidades en las que ya se encuentran incluidos los daños morales reclamados y sin que proceda conceder la suma de 1241,79 euros por necesitar infiltraciones, pues dicha circunstancia ya se ha valorado al acreditar las secuelas, pero sí la de 4.000 euros como lucro cesante, teniendo en cuenta su profesión de [REDACTED] y la declaración de impuestos del último trimestre aportada.

También habrán de reintegrarse los gastos médicos por importe de 728 euros que demuestra con las respectivas facturas.

Dichas cantidades devengarán los intereses legales desde la fecha del accidente en la que ya se hizo la primera reclamación extrajudicial como expresa el informe de la sobrecargo dirigido a la compañía aseguradora MAPFRE.

CUARTO.- Costas y depósito .

Al estimarse parcialmente la demanda, no procede hacer especial imposición de las costas de ninguna de las dos instancias (art. 394 y 398 de la LEC).

Acordamos devolver el depósito constituido para recurrir.

Vistos los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

Estimamos el recurso de apelación.

Revocamos la sentencia apelada para estimar parcialmente la demanda y condenamos a IBERIA EXPRES SA a que indemnice a la demandante con la suma de 10000 euros por los conceptos referidos en la anterior fundamentación jurídica, con los intereses legales que se devenguen desde la fecha del siniestro y con aplicación de lo dispuesto en el artículo 576 de la LEC a partir de la fecha de esta resolución.

Desestimamos los demás pedimentos de la demanda.

No hacemos especial imposición de las costas de ninguna de las dos instancias.

Contra esta sentencia cabe recurso de casación ante la Sala 1ª del Tribunal Supremo, que habrá de fundarse en la infracción de norma procesal o sustantiva, siempre que concurra interés casacional, y que habrá de interponerse en el plazo de veinte días a partir de su notificación. El escrito de interposición se ajustará a las prescripciones del artículo 481 de la LEC, así como a las que la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo tiene establecidas y han sido publicadas en el BOE. Al interponer el recurso habrá de acreditarse la constitución del depósito legalmente exigido.

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

En caso de interponer recurso de casación, su presentación se tiene que adaptar al acuerdo de la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo del 8.9.2023, publicado en el BOE del 21.9.2023, el cual adjuntamos.

En los escritos de interposición y oposición del recurso de casación, las partes deben manifestar el cumplimiento de todos los requisitos a los que hace referencia el citado acuerdo.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutelar o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.