

## LOS DAÑOS DERIVADOS DE LAS CONTINGENCIAS ACAECIDAS EN EL TRANSPORTE AÉREO DEL EQUIPAJE<sup>1</sup>

Karolina Lyczkowska

Investigadora del Departamento de Derecho Civil

Centro de Estudios de Consumo

Universidad de Castilla-La Mancha

**Resumen:** Este artículo presenta el régimen de la responsabilidad de los transportistas aéreos de los daños derivados de la pérdida, sustracción o retraso del equipaje, incluidos los daños morales. El análisis de las normas aplicables se completa con la cita de casos jurisprudenciales relevantes en la materia que interpretan dichas normas y aclaran su significado.

**Palabras clave:** Transporte aéreo, daños, equipaje.

**Title:** *Damages derived from contingencies occurred during air transport of luggage*

**Abstract:** This paper presents air transporters' liability regime derived from damages suffered by the passengers due to loss, theft or delay of their luggage, including non patrimonial losses. The analysis of applicable rules is completed with some relevant judicial decisions in the matter concerned by this paper that interpret these rules and clarify their meaning.

---

<sup>1</sup> Trabajo realizado con la ayuda del proyecto "Grupo de investigación y centro de investigación CESCO: mantenimiento de una estructura de investigación dedicada al Derecho de consumo" concedido por el Ministerio de Economía y Competitividad (DER 2011-28562).

**Keywords:** Air transport, damages, luggage.

**Sumario:** 1. Introducción; 2. Responsabilidad por daños derivados del retraso en el transporte de las maletas; 3. Responsabilidad del transportista por pérdida y daños materiales en el equipaje; 4. Daños morales; 5. Plazo para el ejercicio de la acción

## 1. Introducción

Esta materia está regulada por el Reglamento 2027/97 de 9 de octubre, modificado por el Reglamento 889/2002 de 13 de mayo, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (en adelante, Reglamento 2027/97). El Reglamento 2027/97 declara aplicables todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a la responsabilidad del transportista en el transporte de pasajeros y equipaje a los vuelos efectuados por transportistas comunitarios, tanto en el ámbito nacional como internacional<sup>2</sup>.

## 2. Responsabilidad por daños derivados del retraso en el transporte de las maletas

Según el Convenio de Montreal, el transportista responde por los daños provocados por el retraso en el transporte del equipaje o carga (art. 19 Convenio). La gran diferencia entre el Reglamento 261/2004 y el Convenio de Montreal estriba en que es necesaria la prueba efectiva del daño sufrido por el incumplimiento contractual, no bastando el mero hecho de demora en la devolución del equipaje transportado, a diferencia del artículo 7 del Reglamento 261/2004 que prescribe la compensación económica en determinados casos, sin necesidad de que se pruebe un daño efectivo. No obstante, la responsabilidad por daño derivado del retraso en el transporte de equipaje se restringe a 1.000 derechos especiales de giro por pasajero<sup>3</sup> (art. 22.2 Convenio), a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, en cuyo caso el límite de responsabilidad será el fijado en la declaración. No se aplicará ningún límite, si el demandante prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad

---

<sup>2</sup> Vale la pena señalar que el Convenio de Montreal fue celebrado por la Unión Europea y ratificado por España. Véase la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal) [Diario Oficial L 194 de 18 julio 2001], y Boletín Oficial del Estado de 20 mayo 2004.

<sup>3</sup> Derecho Especial de Giro (DEG) es un activo de la reserva internacional creada por Fondo Monetario Internacional en 1969. Su equivalencia en euros puede consultarse en la página web del Banco de España (<http://www.bde.es>). A día de 12 abril 2012, un euro correspondía a 0,8527 DEG.

y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones (art. 22.5 Convenio).

El transportista podrá exonerarse de la responsabilidad por el daño ocasionado por el retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas (art. 19 Convenio). La negligencia o una acción u omisión del que pida la reclamación, que haya causado el daño o haya contribuido a él, también exime al transportista de la responsabilidad con respecto al reclamante, total o parcialmente, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él (art. 20 Convenio).

Si el extravío de las maletas es meramente temporal, según la SAP Valencia de 14 septiembre 2010 (AC 2010/1524) la indemnización concedida por la necesidad de adquirir prendas de sustitución en el periodo de espera a la llegada de la maleta (que en el caso comentado se cifra en "varios días") debe reducirse en 50%, teniendo en cuenta la circunstancia de que el equipaje finalmente se entrega en su integridad y los objetos adquiridos quedan incorporados al patrimonio de los pasajeros afectados. No obstante, en el caso de la SAP Barcelona de 29 septiembre 2010 (AC 2010/1549), se concede la totalidad del importe pedido por daño material resultante de la necesidad de adquirir objetos de sustitución ante la necesidad de esperar 11 días a la llegada de la maleta.

### **3. Responsabilidad del transportista por pérdida y daños materiales en el equipaje**

El transportista responde por los perjuicios provocados en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado (art. 17 Convenio). El texto convencional prevé la responsabilidad de la aerolínea en el supuesto de daño del equipaje transportado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. No obstante, el transportista no responderá en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes (art. 17 Convenio).

Al igual que en el caso del perjuicio por retraso, la negligencia o una acción u omisión del que pida la reclamación, que haya causado el daño o haya contribuido a él, exonera al transportista, 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 (art. 20 Convenio). Además, en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida o avería se limita a 1.000 derechos especiales de giro por pasajero. Con todo, la sentencia de la SAP de Alicante de 17 marzo 2008, (AC 2008/983) señala que la parte perjudicada no está legitimada a percibir 1.000 derechos especiales de giro en todo caso, sino solamente el importe el que corresponda en atención a las circunstancias del daño padecido dentro de ese límite, siendo imprescindible la diferenciación indemnizatoria entre la destrucción y mero retraso en la entrega de equipaje. No obstante, no regirá este último límite en caso de que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello (art. 22.2 Convenio). La intención de causar daño, o temeridad a sabiendas de que probablemente causará daño también elimina la aplicación del límite de responsabilidad (art. 22.5 Convenio).

En cuanto a la prueba del contenido sustraído de una maleta forzada, la jurisprudencia señala que aunque los pasajeros no suelen guardar los tickets o comprobantes de compra, por lo que se admite la flexibilización de la prueba en estos casos, no puede llegarse al extremo de entender probado todo el contenido del equipaje forzado a base de las solas alegaciones del pasajero. En todo caso, hay que tener en cuenta las características y la duración del viaje, así como el número de personas que viajaban, y se concluye que la prueba pericial del valor de los enseres personales cumple los criterios de lógica y razonabilidad. Así, la SAP de Madrid de 7 diciembre 2011 (AC 2011/2351) presenta el caso de un pasajero ALITALIA que en el aeropuerto de su destino descubre que su maleta se había extraviado. La sentencia estima que la ropa, zapatos y gafas como enseres personales constituyen un típico contenido de la maleta de todo viajero y los valora en 800 euros, concediendo este importe pese a la falta de comprobantes de compra. En relación con los demás objetos cuya sustracción alega el demandante (un traductor electrónico, tres botellas de brandy, nueve libros y tres envases de perfume), la falta de prueba hace que no se otorgue la indemnización.

#### **4. Daños morales**

En el marco de retrasos de vuelo e incumplimientos relacionados con la entrega del equipaje, el tipo de daño que más se invoca en los tribunales es el daño moral. No obstante, al respecto existe un debate en la jurisprudencia, que no ha conseguido ponerse unánime para esclarecer si los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal incluyen los daños morales o si sólo se limita a cantidades expuestas la responsabilidad por perjuicios materiales, quedando abierta la posibilidad de reclamar daños morales más allá de esta suma. Así, la SAP Barcelona de 5 febrero 2008 (AC 2008/836) en un caso de pérdida de maleta estima que el límite del artículo 22 del Convenio "comporta que, en caso de pérdida o retraso del equipaje, la cantidad máxima que se puede reclamar

por todos los conceptos, tanto por los daños materiales como los morales, es la mencionada en el citado precepto, no siendo factible añadir a esa suma unos daños morales porque la misma comprende todo”, basándose en que el artículo 29 de dicha norma prevé que *en el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.* La misma postura la defiende la Audiencia Provincial de Barcelona en sus sentencias de 3 septiembre 2009 (AC 2009/1973) y de 16 septiembre 2009 (AC 2009/2217), al entender que de la norma se desprende un sistema unitario de la responsabilidad. También así lo entiende la Audiencia Provincial de Madrid en la sentencia de 6 noviembre 2009 (JUR 2009/468057), considerando que el tope fijado por el precepto resulta infranqueable, excepto las expresas menciones legales del mismo Convenio.

Se aparta de este criterio la Audiencia Provincial de Barcelona en su sentencia de 2 julio 2008 (AC 2009/816), en la que sostiene que el daño moral y el daño material se resarcan con la aplicación por separado de la limitación del artículo 22 del Convenio de Montreal a cada uno de los daños padecidos. En el mismo sentido, el Juzgado de lo Mercantil de Santander, en la sentencia de 23 octubre 2008 (AC 2008/247), en la que se afirma que los daños morales se escapan de las previsiones del Convenio de Montreal y que deben ser indemnizados aparte, con arreglo a las previsiones de los artículos 1101 y siguientes del Código Civil. Asimismo, la SAP de Alicante de 8 octubre 2009 (AC 2009/2264) que entiende que la limitación de la responsabilidad del artículo 22 del Convenio de Montreal opera exclusivamente en el ámbito de perjuicios material. En el mismo sentido, la SAP de Vizcaya, de 30 diciembre 2005 (AC 2006/823) que también en el supuesto de pérdida de equipaje estima que el límite impuesto por el artículo 22 del Convenio de Montreal no abarca los daños morales, que incuestionablemente pueden aparecer en una situación de extravío de maleta y que deben ser indemnizados íntegramente. No obstante, hay que señalar que esta última sentencia estima la concurrencia de “una falta tan grave, que en cuanto a sus efectos, ha de ser equiparada al dolo” por parte del transportista, pues en realidad no limita la responsabilidad de la parte incumplidora en virtud de la previsión del artículo 22.5 del mismo Convenio.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha terminado pronunciándose al respecto para disipar las dudas. En su sentencia de 6 mayo 2010 (JUR/2010/141954), en la que responde a la cuestión prejudicial planteada por la Audiencia Provincial de Barcelona sobre la inclusión de los daños morales en el límite de responsabilidad previsto en el artículo 22.2 del Convenio de Montreal para los casos de pérdida de equipaje, señala que el Convenio no contiene definición propia de “daño” o “perjuicio” (términos utilizados

indistintamente en la norma), por lo que deben entenderse de acuerdo con las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión Europea. Por tanto, invoca el artículo 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, según el cual *un Tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del Tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin*. El TJUE trae a colación también un concepto de daño, no convencional, común a todos los subsistema de Derecho internacional, citando el artículo 31, apartado 2, de los artículos sobre la responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos, elaborados por la Comisión de Derecho Internacional (CDI), de los que la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas tomó nota en su Resolución 56/83 de 12 de diciembre de 2001: "el perjuicio comprende todo daño, tanto material como moral [...]". De allí concluye que el concepto ordinario del daño incluye ambas facetas del mismo (material y moral) y que nada indica en el Convenio de Montreal que los Estados contratantes hayan querido dar un sentido especial y separarse del significado común del mismo. En consecuencia, según TJUE, hay que considerar que "daño" comprende tanto el perjuicio material, como el daño moral. El Tribunal termina señalando que esta interpretación por la que se establece que el artículo 22.2 del Convenio de Montreal contiene un límite infranqueable, es acorde con el equilibrio de los intereses de las partes, especialmente, puesto que la responsabilidad impuesta al transportista en el caso de pérdida, destrucción o avería del equipaje es objetiva, no liberándose la aerolínea ni siquiera en el supuesto de fuerza mayor. En consecuencia, en aras de guardar la equidad, debe entenderse que el límite de responsabilidad previsto es global.

Con todo, es incuestionable que los tribunales admiten que la pérdida de equipaje o el retraso en el transporte puedan producir zozobra y angustia indemnizables. Así, se conceden 400 euros por daños morales resultantes de la rabia por la "pérdida irreparable de efectos personales" en consecuencia del extravío de una maleta en la SAP de Alicante de 8 octubre 2009 (AC 2009/2264), reduciéndose considerablemente la cantidad reclamada por la actora, al no acreditarse que el valor de la maleta sea el mencionado por la actora. La SAP de Valladolid, de 19 enero de 2010 (JUR 2010/105862) declara procedente la indemnización de 250 euros por los daños morales provocados por la pérdida de la primera noche de hotel, más otros 250 euros en concepto de indemnización de gasto por el servicio de pernoctación no prestado debido al retraso en el despegue del vuelo. La SAP de Barcelona de 25 septiembre de 2009 (AC 2009/2048) también considera que la pérdida de la maleta y de un día de vacaciones irroga un perjuicio moral reparable, condenándose en total a 673,99 euros de indemnización. La SAP de Barcelona de 7 julio de 2009 (AC 2009/1817) acoge la pretensión de indemnización de daño moral por cancelación del vuelo y llegada al destino con un día de retraso, en el importe de 400 euros, más 600 euros de compensación fija del artículo 7 del Reglamento 261/2004. La sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Málaga, de 27 abril 2007 (AC 2007/768) en caso de cancelación de vuelo y ofrecimiento de otro al día siguiente concede 100 euros de indemnización de daños morales por

pasajero por la pérdida de un día de vacaciones (aparte del pago de las facturas de alojamiento), resultantes de una curiosa fórmula que aplica el juez, partiendo del valor del billete dividido entre los días de estancia e incrementado en un cien por cien por el cumplimiento defectuoso del contrato.

## **5. Plazo para el ejercicio de la acción**

De acuerdo con el artículo 35 del Convenio de Montreal, el plazo para ejercitar la acción de indemnización de daño resultante de las disposiciones convencionales es 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. La forma de calcular el plazo se remite a la ley del tribunal que conozca el caso. Al igual que en el caso de la Ley de Navegación Aérea, para poder entablar la acción procedente se requiere una reclamación extrajudicial previa. El pasajero debe presentar una protesta por escrito: (i) en caso de avería, inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para el equipaje facturado, a partir de la fecha de su recibo, (ii) en caso de retraso, a más tardar dentro de veintiún días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición (art. 31.2 Convenio). No obstante, el pasajero no pierde el derecho a reclamación por no haber presentado un escrito previo, cuando pruebe que ha mediado fraude por parte del transportista (art. 31.4 Convenio).