



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

**ANÁLISIS DEL DAÑO
MORAL EN EL CONTRATO
DE TRANSPORTE AÉREO
COMUNITARIO: SUPUESTO
DE PÉRDIDA, DETERIORO Y
RETRASO DEL EQUIPAJE**

Alumno: Julián Rubio Rodríguez

Junio, 2017

RESUMEN:

Este Trabajo Fin de Grado pretende abordar la problemática en el transporte aéreo de las incidencias relacionadas con el equipaje. Para ello, se partirá del análisis del contrato de pasaje aéreo y su regulación jurídica, centrándose en un ámbito comunitario, para terminar adentrándose en el estudio de la responsabilidad civil de la compañía aérea por el daño moral derivado del deterioro, pérdida y retraso del equipaje, teniendo en cuenta la normativa y la pronunciación de la jurisprudencia española y del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

ABSTRACT:

This End-of-Grade Work aims to address the issue in air transport of incidents related to baggage. Therefore, we will start with the analysis of the air ticket contract and its legal regulation, focusing on a community environment, to finish studying the civil liability of the airline for moral damages derived from the deterioration, loss and delay of baggage, taking into account the legislation and the pronouncement of Spanish jurisprudence and the Court of Justice of the European Union.

INDICE

ABREVIATURAS

CAPITULO PRIMERO: INTRODUCTORIO

1. Estado de la cuestión
2. Objetivos y metodología

CAPITULO SEGUNDO. DELIMITACION CONCEPTUAL. ACERCA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO COMUNITARIO, Y DEL DAÑO MORAL

1. El concepto de transporte. La obligación accesorio de la “información”
2. Ámbito objetivo de aplicación del contrato de transporte aéreo comunitario y su regulación jurídica
3. Acerca del daño moral: concepto y regulación jurídica
 - 3.1. Concepto doctrinal: distinción entre daño patrimonial y moral y requisitos
 - 3.2. Acerca del debate en torno a si la indemnización es un concepto unitario o dual.
Su valoración

CAPITULO TERCERO.- REGULACION JURIDICA DEL RETRASO, PÉRDIDA Y DETERIORO DEL EQUIPAJE

1. Regulación jurídica. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999
 - 1.1 Obligaciones e incumplimientos del transportista
 - 1.2 Supuesto de pérdida/deterioro del equipaje: bases para la reclamación
 - 1.2.1 Diferencias entre equipaje de mano y equipaje facturado.
 - 1.2.2 El supuesto de la valoración y la prueba de los objetos perdidos
 - 1.3 Criterio de imputación: causas de exoneración del transportista
 - 1.4 Indemnización tasada: Excepciones a la regla general.
2. Supuesto de “Valor declarado”
3. Cláusulas abusivas relativas al equipaje
 - 3.1 Delimitación conceptual. Cláusulas abusivas.
 - 3.2 Cláusulas abusivas en las condiciones generales de la IATA en el transporte aéreo de equipajes

CAPITULO CUARTO.- ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DE LA CUESTIÓN.
PRONUNCIAMIENTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

1. División de la Jurisprudencia española
2. Pronunciamiento de la Unión Europea

CONCLUSION

BIBLIOGRAFÍA

WEBGRAFÍA

REPERTORIO JURISPRUDENCIAL

ANEXOS

ABREVIATURAS

Art.: Artículo

CM: Convenio de Montreal

CC: Código Civil

CE: Comunidad Europea

CP: Código Penal

CECU: Confederación (de ámbito estatal) de Consumidores y Usuarios

CV: Convenio de Varsovia

DEG: Derechos Especiales de Giro

FMI: Fondo Monetario Internacional

LNA: Ley de navegación aérea

PETL: Principios europeos del Derecho de daños

PIR: Parte de Irregularidad de Equipaje

RAE: Real Academia de la lengua Española

RDL: Real Decreto Legislativo

SITA: Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial

TS: Tribunal Supremo

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea

USD: Unidad monetaria de Estados Unidos de América

CAPÍTULO INTRODUCTORIO

DELIMITACIÓN DEL TEMA, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Este Trabajo fin de grado tiene como objetivo principal el estudio y análisis de la responsabilidad civil de los transportistas aéreos derivado del contrato de pasaje entre el transportista y el pasajero, el cual es un contrato de consumo, y por tanto, regulado por una normativa protectora imperativa dirigida a la defensa del consumidor.

El transporte aéreo es la forma más escogida por los turistas para viajar, dada su rapidez y fiabilidad. A pesar de ello, dicho medio de transporte genera numerosas reclamaciones, debido a la gran afluencia de viajeros, enfocadas sobre todo en periodos vacacionales. Estos problemas están relacionados con retrasos en los vuelos o pérdida y deterioro de maletas.

En este caso, este último problema será el que pretenda tratar en dicho trabajo, pues el interés en la realización del mismo se ha basado en su importancia práctica, dado que según las estadísticas de Sita¹, la mayoría de incidencias se deben a retrasos en la entrega del equipaje (el 80,2% en 2014), sobre todo cuando el vuelo tiene escala (de los casi veinte millones de maletas que llegaron con retardo dicho año, once millones ochocientos mil estaban asociadas a rutas con transbordo). Además, el tiempo medio de restitución del equipaje fue de 1,6 día y solo en un 5,5% de los casos el equipaje acabó sin aparecer². A pesar de esto, el panorama del pasado año resultó mucho más favorable, resultando la tasa de maletas pérdidas del 5,73 por cada mil pasajeros en 2016³. Sin embargo, dicho problema sigue afectando a una gran cantidad de personas, de ahí la importancia de abordar el tema.

En este caso, a pesar de englobar a un marco internacional y, evidentemente nacional, me enfocaré en el contrato de pasaje comunitario, pues dada la extensión del tema su estudio sería demasiado amplio y desbordaría el objeto de un trabajo fin de grado.

¹ Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

² Delle Femmine, L. (2015) “¿Te han perdido la maleta? Estos son los pasos para reclamar” *EL PAIS*.

³ Okdiario (2017) “2016, un año récord para las maletas perdidas en los aeropuertos” *OKDIARIO*.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

Para constatar el objetivo principal del trabajo fin de grado, éste se ha dividido en cuatro partes:

En primer lugar, un primer capítulo introductorio al tema, donde explica y justifica la importancia de abordar el tema relacionado con la entrega del equipaje por medio de la compañía aérea.

El siguiente capítulo hace referencia al contrato de pasaje y su regulación en el transporte aéreo, así como del daño material, corporal y moral en el contrato, centrándonos en este último.

En tercer lugar, este capítulo profundiza sobre el principal tema que se pretende abordar en este trabajo, referido a la pérdida, retraso y avería del equipaje en el transporte aéreo.

Por último, el capítulo cuarto contiene las sentencias donde la línea jurisprudencial se pronuncia al respecto, terminando con el pronunciamiento del tribunal de justicia de la unión europea.

Respecto a la metodología, este trabajo se basa en un estudio doctrinal con referencias jurisprudenciales, y con una metodología basada también en tener en cuenta los datos sociales y económicos del sector al que se refiere. Por tanto, se han utilizado tanto fuentes primarias (la normativa internacional y nacional, y la jurisprudencia extraída de la base de datos de Aranzadi online), así como fuentes secundarias, esto es, se han consultado manuales clásicos y más modernos sobre la materia, así como capítulos de libro, y artículos doctrinales específicos sobre la materia.

CAPÍTULO SEGUNDO

DELIMITACIÓN CONCEPTUAL: ACERCA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO COMUNITARIO, Y DEL DAÑO MORAL

1. A MODO DE INTRODUCCIÓN. EL CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE. LA OBLIGACIÓN ACCESORIA DE “INFORMACIÓN”

Según la RAE⁴, define el concepto de contrato como un *“Pacto o convenio, oral o escrito, entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas”*. Por lo tanto, un contrato bilateral recoge un conjunto de obligaciones, normalmente determinadas por las partes, que han de cumplir”.

El contrato de pasaje puede ser entendido como aquel contrato por virtud del cual una persona se obliga, a cambio de un precio y en el marco de las condiciones que al efecto se establezcan, a transportar a otra, de un lugar de origen a un punto de destino. Este contrato de transporte de personas puede venir referido a cualquier medio de transporte, marítimo, aéreo, por carretera o ferrocarril, siendo en los dos primeros tipos citados donde ha logrado un mayor desarrollo a nivel internacional⁵.

Sin embargo, en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, las condiciones son impuestas por la compañía, que emite una oferta de servicio de transporte en un tiempo concreto y para un lugar determinado, con un precio variable dependiendo de la demanda actual y futura, y previamente establecido, al cual el consumidor está dispuesto a aceptar o no, estando ante un contrato de adhesión entre un empresario y un consumidor y, por tanto, al que se le aplica el RDL 1/2007, de 16 de noviembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, modificado en el 2014, cuya norma jurídica es imperativa en orden a proteger al consumidor, tanto en lo relativo a las condiciones generales de contratación como cláusulas abusivas, a las que se aludirá en otra parte del trabajo.

Por otra parte, en este caso, los consumidores, en el momento de contratar un viaje aéreo, con independencia del tipo de compañía que sea, tienen en cuenta cada vez más la posibilidad de realizarlo a través de páginas web, pues así lo permite la ley 34/2002, de 11 de

⁴ Real Academia Española (www.rae.es)

⁵<http://www.guiasjuridicas.es/Content/Documento.aspx?params=...>

julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico⁶. También pueden realizarlo acudiendo a una agencia de viajes, que se registrará como contrato de viaje combinado⁷ o tan solo de servicios individuales.

En estos casos, ya sea con carácter previo o posterior, se hace, o debe hacerse, una remisión a las condiciones generales que debe ser objeto de información previa, de manera veraz, eficaz y completa, para que el adherente, el consumidor que quiere realizar un viaje, tenga una información sobre las cláusulas del contrato mediante el texto íntegro de las condiciones generales.

Sin embargo, dicha información, que en muchas ocasiones está relacionada con la tarifa final del servicio, puede ser insuficiente o no tan clara para el consumidor, con independencia del tipo de compañía aérea con la que se realice el contrato, y ya sea por vía electrónica o como viaje combinado. Esto iría en contra de la ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, pues la misma nos dice en su art.10 sobre la información general, que *“cuando el servicio de la sociedad de la información haga referencia a precios, se facilitará información clara y exacta sobre el precio del producto o servicio, indicando si incluye o no los impuestos aplicables y, en su caso, sobre los gastos de envío”*.

A pesar de ello, es cierto que en el contrato de transporte celebrado como viaje combinado se le está permitido al transportista modificar el precio teniendo en cuenta el RDL 1/2007, más concretamente el art. 157 donde nos habla sobre la posibilidad que tiene la agencia de realizar una revisión de los precios establecidos y modificarlos, tanto a la alza como a la baja, también nos da unas pautas para poder realizarlo, que son:

- 1) Los precios no serán revisados si en el contrato no figura la posibilidad de manera clara de revisión, tanto a la alza como a la baja y, en tal caso, se definen las modalidades precisas de cálculo.
- 2) La revisión solo tendrá en cuenta las variaciones relativas al transporte (coste del carburante, tasas e impuestos referidos al servicio y el tipo de cambio aplicado).

⁶ Concretamente el art. 23 “Validez y eficacia de los contratos celebrados por vía electrónica”.

⁷ RDL 1/2007, de 16 de noviembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, capítulo cuarto referido a Viajes Combinados.

- 3) Si se realizase una revisión al alza durante los 20 días anteriores a la fecha de salida, dicha revisión será nula.

2.ÁMBITO OBJETIVO DE APLICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO COMUNITARIO Y SU REGULACIÓN JURÍDICA

Con motivo de mejorar el nivel de protección de los pasajeros, aparecieron nuevas medidas por parte de los Estados miembros que, además, sirvieron para unificar la legislación y evitar la disparidad entre ellos. Como bien expresa la normativa comunitaria, concretamente el Reglamento (CE) N° 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, dichas normas se aplican a: i) los vuelos regulares y a los vuelos chárter⁸ no regulares; ii) a los vuelos cuyo aeropuerto de origen y de destino sean comunitarios (Madrid-Roma), iii) a los vuelos cuyo aeropuerto de origen se encuentre en un país comunitario y el de destino extracomunitario (por ejemplo, Madrid, Buenos Aires), iv) vuelos cuyo aeropuerto de origen se encuentre en un Estado extracomunitario, siempre que tanto el lugar de destino, como el transportista aéreo sean comunitarios (la protección desaparece si el pasajero afectado disfruta de beneficios en el país de origen extracomunitario); v) y también a los transportes que formen parte de un viaje combinado, sin necesidad de un contrato entre el pasajero y la compañía aérea. La responsabilidad se puede exigir, o bien, a la Agencia de Viajes, o al transportista aéreo. Dentro de la normativa destacan⁹:

Acerca de daños por overbooking, retraso y cancelación de embarque.-

Reglamento (CE) n° 261/2004, del parlamento europeo y del consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de

⁸ Los vuelos chárter son un tipo de contrato por el que una de las partes (empresa fletadora, un turoperador) adquiere de otra empresa (empresa flotante: compañía aérea) a cambio de un precio, el derecho a disponer de la capacidad total o parcial de un avión junto con otras prestaciones adicionales. Frente al consumidor perjudicado, responderán solidariamente, tanto la compañía aérea como la Agencia cesionaria de la aeronave.

⁹Hernández Rodríguez, A. (2010), “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable” *Cuadernos de Derecho Transnacional*- CDT EISSN: 1989-4570 editada por el Área de Derecho Internacional Privado de la Universidad Carlos III de Madrid. Pp. 184 y 185. Disponible en <http://www.uc3m.es/cdt>

cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/9115. En dicho reglamento se regulan los derechos de los pasajeros en la Unión Europea.

Acerca de daños corporales.

Reglamento (CE) nº 889/2002, 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 accidente¹⁰. Este pretende ajustarse al Convenio de Montreal, para evitar la limitación de responsabilidad que recaía en las compañías aéreas en caso de accidente y crear, de esta manera, un sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo.

Acerca de los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida.-

Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Acerca de la creación de un convenio comunitario y medidas básicas sobre seguridad aérea.-

Decisión 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).

Reglamento (CE) 820/2008 de la Comisión, de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

Acerca de la información a proporcionar al pasajero y la creación de unos estándares de seguridad europea.-

Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía

¹⁰ Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo de 9 de octubre de 1997 sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. Se pretende mejorar el nivel de protección del viajero dentro del marco comunitario a vuelos tanto nacionales como internacionales que se realicen por una compañía comunitaria.

operadora. Como consecuencia de este reglamento, el pasajero tiene facilidad para conocer la identidad de la compañía con la que contrata el servicio. Además, tiene su razón de ser en la prohibición de operar en tierras comunitarias a determinadas compañías aéreas que no cumplan los estándares de seguridad europea impuestos en dicho reglamento¹¹.

3. ACERCA DEL DAÑO MORAL: CONCEPTO, Y REGULACIÓN JURÍDICA

3.1. Concepto doctrinal: distinción entre daño patrimonial y moral y requisitos

En general, entendemos el daño como deterioro, limitación o sufrimiento a causa de algo, ya sea una persona, un bien o un derecho. En el ámbito del derecho lo entendemos como el detrimento, perjuicio o menoscabo que una persona sufre en su patrimonio o bienes de la personalidad a consecuencia de la acción u omisión de otra.

Dentro del ámbito jurídico, se distingue entre *daños patrimoniales* y *daños morales*: una dualidad considerada básica y que, aparentemente, tiene importantes consecuencias fácticas y legales. Adelantemos que todo daño, lesión, agravio o menoscabo que sufre una persona en su patrimonio, en su ser físico o moral o en sus derechos o facultades, en general, deberá ser objeto de resarcimiento económico, y para que ello suceda se han de cumplir varios requisitos por parte de la persona que los alega¹²:

i) *Cierto y probado*: requiere la existencia del daño, esto es, que no sea imaginado, y se pueda probar por quién lo alega. La importancia de la prueba del daño se refleja en la STS 28 de diciembre de 1998 que rechazó la existencia de una responsabilidad civil médica como consecuencia de un análisis de sida erróneo por terrible daño psíquico al no acreditarse (es decir al no probarse por informes psicológicos), a juicio de la Sala, daño alguno en el demandante.

ii) *Directo y personal*: es decir, que afecte de modo directo al perjudicado al ser consecuencia directa del evento dañoso. Existe una excepción a este requisito, pues está admitido por la jurisprudencia que sean indemnizables los daños indirectos o “por rebote” que sufren determinados familiares o convivientes de la persona que sufre de modo directo el daño. Esto

¹¹ Concepción Rodríguez, J.L., (2002) *El contrato de transporte. Manuales de formación continuada* 21 Vol.II, Madrid, Consejo General del Poder Judicial.

¹² Maciá Gomez, R. (2010) “La dualidad del daño patrimonial y del daño moral” *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, Nº 36 Doctrina pp: 21 – 32 (Disponible online en <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3675984.pdf>)

se ha consagrado legalmente, por primera vez, para la responsabilidad civil ex delicto, en el artículo 113 del CP. Estos son de dos clases: a) el *pretium mortis*, pues es indemnizable el daño moral por quien sufre el fallecimiento de la víctima inicial y lo prueba, a través de una relación de convivencia, aunque no se acredite una dependencia económica, ni tampoco la condición de heredero (STS 14 de diciembre de 1996-RJ 1996\8970-). b) Y el de **los grandes inválidos**, esto es, en el caso de las incapacidades muy graves, por la atención de los familiares a la víctima. Estas dos posibilidades se recogen en el art. 10:301 de los PETL (Principios europeos del Derecho de daños) al afirmar que: “También puede resarcirse del daño patrimonial de aquellas personas allegadas a la víctima de un accidente moral o una lesión muy grave”¹³.

3.2 Acerca del debate en torno a si la indemnización es un concepto unitario o dual. Su valoración

La duda que se plantea es si esa indemnización debe ser entendida como un solo concepto unitario o cómo uno dual; en este caso, diferenciándose la indemnización por los daños materiales y los daños morales. En efecto, la cuestión, tan teórica como práctica, que se plantea hoy en día en relación con el Derecho de las Indemnizaciones de un evento dañoso estriba en determinar si el daño moral y el daño material o patrimonial deben englobarse bajo una sola figura legal o si, por el contrario, se configura como dos elementos diferentes. La doctrina mayoritaria se pronuncia a favor de la segunda tesis, al mantener sin discusión importante, que solamente el daño patrimonial puede ser propiamente resarcido, mientras que los daños morales nunca son resarcibles, sino, tan solo y de algún modo, compensables¹⁴.

Dentro del Derecho español está claro que se distingue entre daños patrimoniales y daños morales, con importantes derivaciones legales. Los daños patrimoniales se diferencian de los daños morales en función de la muy distinta aptitud que el dinero tiene, en uno y en otro caso, para restaurar la utilidad perdida:

¹³ Gómez Pomar, F. “*Daño moral*”, en Indret: Revista para el Análisis del Derecho, N°. 1, 2000

¹⁴ Desde otra óptica, el daño puede ser causado de manera voluntaria, negligente, o bien puede deberse a un suceso irremediable (como es el caso fortuito, por ejemplo). En el caso de daño doloso, el autor del mismo actúa de forma intencional o maliciosa, en el caso de perjuicios causados culposamente, la conducta es negligente, descuidada o imprevista, y no presta la atención que debiera, según un estándar de cuidado socialmente exigible; de los daños causados de modo fortuito nadie responde y resulta que la víctima debe resignarse ante el evento adverso que se le ha presentado. También el daño se puede diferenciar por su origen contractual o extracontractual, o su origen en acciones penalmente tipificadas o no.

Por un lado, el daño patrimonial provoca una disminución de utilidad que se reintegra o se repara con dinero o con bienes intercambiables por dinero; y por otro, el daño moral, por el contrario, implica una reducción del nivel de satisfacción o utilidad, personal e íntima, que ni el dinero, ni otros bienes pueden llegar a reponer, por ejemplo, el impacto emocional que implica la pérdida de un hijo. Si bien, cierta cantidad pecuniaria casi siempre servirá como método compensatorio o paliativo del mismo, que nunca lucrativo¹⁵.

En este marco, los daños patrimoniales se diferencian de los daños morales en función de la muy distinta aptitud que el dinero tiene, en uno y en otro caso, para restaurar la utilidad perdida. En el fondo, simplemente, resulta ser sólo eso.

Es evidente que un mismo hecho puede provocar daños de ambas clases e, incluso, lo normal es que así suceda, bien sea directamente, bien sea porque todo daño patrimonial, siempre, tiene cierto grado de afectación moral, excepciones hechas del daño meramente dinerario (si no se evalúa el esfuerzo que costó conseguirlo) o de perjuicios de índole estrictamente mercantil.

Otro tipo de daño es el **daño corporal**. En este caso, MEDINA CRESPO¹⁶ distingue el daño personal del corporal, pues un daño corporal es un daño personal, en el cuerpo de la misma persona) aunque no todo daño personal es un daño corporal, ya que hay daño a la persona, en este caso daño moral, y como una especie del mismo, hay daño en (el cuerpo de) la persona.

La jurisprudencia se pronuncia sobre ello mismo en el 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, y modificado por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

¹⁵ Barrientos Zamorano, M. (2007), *El resarcimiento por daño moral en España y Europa*, Salamanca, Ratio Legis.

¹⁶ Medina Crespo, M. (2010) “Acerca de las bases doctrinales del sistema legal valorativo (Ley 30/1995). Los efectos de su marginación” *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, Nº 36 Doctrina (Disponible online: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3675977.pdf>)

Por último, es necesario detenernos y centrarnos más en el análisis del daño moral y de su valoración, pues es el que nos incumbe en este trabajo. Sin embargo, su definición no es para nada sencilla. En este caso, MARTÍN-CASALS¹⁷, en su definición de daño moral señala que: *“La amplitud de la tipología de daños que puede tener cabida dentro de la genérica categoría de daño moral dificulta una definición precisa y válida para todos los ordenamientos de nuestro entorno. Tal vez por esta razón, una primera aproximación conduce a dar una definición negativa de daño moral. Daño moral es, así, el perjuicio que experimenta una persona y que no afecta a su patrimonio, ni a sus ingresos, ni puede cuantificarse económicamente con referencia a un valor de mercado.”*

Además, VIELMA MENDOZA¹⁸ define daño moral como “el dolor, la angustia, la aflicción física o espiritual, la humillación, y, en general, los padecimientos que se han infligido a la víctima”, todos ellos como consecuencia del acto de otra persona o suceso. Es decir, el daño moral se analiza como un “concepto residual” del daño patrimonial. Otros profesionales también se pronuncian sobre ello, como MEDINA CRESPO en su doctrina acerca del daño define al daño moral como el daño “espiritual o estrictamente personal”

Actualmente, los Jueces y Tribunales admiten como daño moral, tanto, el que deriva de un ataque a los bienes de la personalidad (que derive de un ataque a la integridad física o daño corporal, habiéndose de probar el daño moral que deriva del ataque al resto de los bienes de la personalidad); como, de un ataque a un bien patrimonial (material e inmaterial), aunque éstos han de probarse y es más difícil que se admitan por los Tribunales (el daño moral por la pérdida de un objeto de mucho valor sentimental).

Éstos son algunos ejemplos de consecuencias que conlleva el daño moral, tanto para agravios en los bienes de la personalidad, como cualquier ataque a un bien patrimonial: i) sentimiento de depresión de la autoestima, ii) los sentimientos de culpabilidad y pena, iii) el complejo de inferioridad, vi) la sensación duradera de inseguridad, v) el sentimiento de la dignidad lastimada o vejada, vi) el sentimiento de la privacidad violada, vii) conductas compulsivas originadas con la ofensa, viii) síndromes de ansiedad y/o ansioso-depresivos, ix) alteraciones del sueño, x) consumo compulsivo o adicción a fármacos o drogas, xi) la

¹⁷ Martín-Casals, (2003) “El daño moral”, en *Derecho Privado Europeo*, Madrid: Colex, p: 857

¹⁸ Profesora de Derecho Civil en la Universidad De Los Andes (Mérida, Venezuela), II Congreso Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro. Córdoba, 2001 Organizado por la Comisión de Derecho de la circulación, responsabilidad civil y seguros y por el Ilustre Colegio de Abogados de Córdoba. (disponible en <http://civil.udg.edu/cordoba/com/Vielma.htm>)

inseguridad o la incapacidad para intervenir o debatir sobre determinados aspectos, xi) el deshonor, público o particular o el público desprestigio, etc.

Ante esto, el Tribunal tiene una doble problemática a la hora de, en primer lugar, probar la existencia de cualquier tipo de anomalía en la persona que alega dicho daño moral y, en segundo lugar, cuantificar este trastorno en la personalidad de la manera más justa posible; a diferencia de la prueba y tasación que presenta un perito judicial tras la existencia de un daño material. En este punto prima el arbitrio y la subjetividad del Tribunal, una acción voluble, cambiante e inclasificable¹⁹.

Y respecto a la posición jurisprudencial, se ha de matizar que la jurisprudencia española ha evolucionado desde una posición más restrictiva a otra más aperturista en que reconoce el daño moral derivado de ataques a bienes del patrimonio, aunque han de probarse. Así se refleja, STS 14 de diciembre de 1917 que obligó a indemnizar por daño moral a un médico injustamente expulsado de una corporación profesional; por el retrato peyorativo de una persona en una novela (12 de marzo de 1928); indemnizar por la dificultad que para contraer matrimonio hallará la mujer cuyo primer matrimonio es declarado nulo (STS 21 de enero de 1957), o la STS 23 de mayo de 1975 que concedió indemnización a un compositor musical frente a quienes hicieron una versión pop de una pieza suya considerando el sufrimiento de aquél “al ver transportada su obra al ritmo pop, contrario a sus convicciones artísticas”. Incluso, es reflejo de dicha línea aperturista, las sentencias que reconocen la indemnización por malgasto de vacaciones por incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato del viaje combinado, o por ejemplo, la STS 31 de mayo de 2000 que reconoció el daño moral por el retraso de ocho horas en un vuelo, lo que provocó tensiones, incomodidades, y molestias.

¹⁹ González Mohino, J.O. (2014) “La problemática de la cuantificación del daño moral” *Legal today* (Disponible online en <http://www.legaltoday.com/practica-juridica/civil/danos/la-problematika-de-la-cuantificacion-del-dano-moral>)

CAPÍTULO TERCERO

REGULACIÓN JURÍDICA DE LA PÉRDIDA/DETERIORO DEL EQUIPAJE EN CONTRATO DE PASAJE COMUNITARIO

1. REGULACIÓN JURÍDICA: CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL HECHO EN MONTREAL EL 28 DE MAYO DE 1999

1.1 Obligaciones e incumplimientos del transportista

En el contrato de transporte, la compañía aérea tiene una serie de obligaciones para con el consumidor, lo que conlleva además, que existan una serie de infracciones por parte de la compañía, siendo estas más numerosas.

El transportista tiene una obligación de resultado a la hora de prestar el servicio, es decir, transportarlo hasta su destino. Además, presenta una obligación de medios, siendo ésta asegurar la seguridad del pasajero así como la de su equipaje o realizar el servicio en el tiempo fijado. Además, no hay que olvidar, que el contrato de transporte incluye no sólo el traslado del propio pasajero, sino también el de su equipaje. No obstante, el transporte del equipaje “facturado” ha de considerarse hoy en día un “servicio complementario” de manera que las aerolíneas son libres para solicitar un suplemento de precio a aquellos pasajeros que deseen transportar bultos en la bodega del avión²⁰. Así lo ha declarado el Tribunal de Justicia de la Unión europea (TJUE) en su reciente Sentencia de 18 de septiembre de 2014²¹.

Sin embargo, es bien conocido por todos la problemática que acarrearán las compañías aéreas acerca de incumplimientos de sus servicios que afectan al cliente. Estos incumplimientos los podríamos englobar en tres grandes grupos:

- *Incumplimientos acerca de la compra o al pago:* son incidencias relativas a la reserva del billete, es decir, a la hora de adquirir el mismo, como puede ser duplicidad o inexistencia de la reserva, cargos adicionales relativos a exceso de peso en la maleta, expedición del billete, etc. Pueden ser originarias de la misma compañía aérea o a la agencia de viajes donde el viajero haya realizado la reserva.

²⁰ Pazos Castro, R. (2014) “Libertad de precios y cobro por la facturación de equipaje en el transporte aéreo de pasajeros” *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, (Disponible online <https://www.revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/583/489>).

²¹ Asunto C-487-12/Vueling Airlines c. Instituto Galego de Consumo.

- *Incumplimientos relativos al vuelo*: Todos aquellos problemas referidos al estado del vuelo, como puede ser el overbooking²², cancelaciones de vuelo, retraso en el vuelo tanto en la salida como la llegada, etc.
- *Incumplimientos relativos al equipaje*: suceden cuando en el momento de la entrega del equipaje se encuentra en mal estado, se entrega tarde o simplemente no se entrega²³.

En este último punto nos centraremos más detenidamente, pues hablaremos de la pérdida o deterioro del equipaje.

1.2 Supuesto de pérdida, deterioro y retraso del equipaje: bases para la reclamación

Es cada vez más frecuente que el viajero transporte, junto con bultos de mano, una maleta o equipaje similar. En el momento de obtener la tarjeta de embarque, será cuando entregue el equipaje para su transporte en la bodega y su recogida a la llegada; el viajero recibe un resguardo acreditativo de la entrega de la maleta. Sin embargo, en la llegada puede suceder que dicha entrega no se produzca (los motivos de la incidencia pueden ser múltiples: extravío, destino distinto, no embarque, etc.). También puede suceder que durante el proceso de facturación, carga, transporte, descarga y entrega al viajero es posible que la maleta sufra algún golpe u otra incidencia que cause algún desperfecto o avería. Se deberá informar a la compañía de la incidencia causada justo cuando ocurra el incidente.

En cuanto a la responsabilidad del transportista ante este tipo de situaciones, para retrasos en el equipaje se responsabilizaría del daño si durante el servicio no tomó todas las posibles medidas para poder evitarlo o si hubiese sido imposible tomarlas. En dicho caso la responsabilidad se limita a 1131 DEG²⁴. En el caso de destrucción, pérdida o daños del equipaje, la jurisprudencia diferencia entre equipaje de mano y equipaje facturado. Para el primer supuesto, el transportista se responsabiliza tan solo si el daño se produce por culpa suya, mientras que para el segundo supuesto, el transportista se responsabiliza incluso si el mismo no tiene culpa alguna, a menos que éste fuese defectuoso.

Para los casos en los que la empresa que realiza el viaje es distinta a la empresa donde el pasajero realizó el contrato (agencia de viajes), el pasajero podrá reclamar o exigir una

²² Reserva de un número mayor de plazas de las disponibles en hoteles y transportes

²³ Confederación (de ámbito estatal) de Consumidores y Usuarios (2009) “La protección del consumidor en el transporte aéreo”, CECU (Disponible online http://cecu.es/publicaciones/INC09_transaereo.pdf)

²⁴ Artículo 22 del Convenio de Montreal, modificados los límites a 1131 DEG desde el 1 de octubre de 2010.

indemnización a cualquiera de las dos empresas, según la normativa del contrato de viaje combinado regulado en el RDL 1/2007.

Respecto al procedimiento de reclamación, éste es referido a quejas relacionadas con el equipaje, aunque los pasos a seguir son muy similares para reclamaciones por retrasos, overbooking, etc.

En primer lugar, es fundamental realizar dicha reclamación²⁵, pues según la jurisprudencia, si el pasajero no expresa su disconformidad con la entrega del equipaje y no figura ningún incidente, se presume que el equipaje facturado ha sido entregado correctamente y que está de acuerdo con el documento de transporte.

El primer paso a seguir para figurar la incidencia es formular, ya sea en el mostrador de la compañía aérea o su agente handling (entidad dedicada a la asistencia de compañías aéreas), el denominado Parte de Irregularidad de Equipaje (P.I.R)

Además de haber realizado el P.I.R. antes de abandonar el aeropuerto, existen unos plazos para la reclamación:

- En caso de *avería* o cualquier desperfecto, el pasajero deberá presentar al transportista una protesta justo después de haber notado el daño, dentro de un plazo de siete días para el equipaje facturado a partir de la fecha de su recepción.
- En caso de *retraso*, deberá realizarse la protesta en el plazo de veintiún días a partir de la fecha de la recepción de la maleta. Si dicha maleta sigue sin aparecer, después del vigésimo primer día se considera extraviada. En ese momento se deberá realizar otra reclamación al transportista, en este caso por pérdida de equipaje.

Cualquier reclamación que se realice deberá ser por escrito y entregada dentro de plazo.

Considerando el supuesto de que la compañía no conteste a dicha reclamación o ésta no satisfaga las necesidades del pasajero, podrá acudir a los tribunales en el plazo de dos años a partir del momento en el que se interpuso la reclamación, es decir, cuando la aeronave llegase a su destino.

²⁵ VÉASE ANEXO I

Por último, si una vez entregado el equipaje el viajero comprueba que algún objeto ha sido sustraído, podrá poner una denuncia en la comisaría de policía²⁶.

1.2.1 Diferencias entre equipaje de mano y equipaje facturado respecto a la pérdida y avería

Anteriormente hemos analizado las consecuencias y responsabilidades que el transportista presentaría en el supuesto de pérdida o deterioro de la maleta facturada. Sin embargo, las compañías aéreas permiten, además, que todo pasajero pueda viajar con un pequeño equipaje no facturado, lo comúnmente conocido como “equipaje de mano”. En este caso, por ejemplo, Iberia presenta una serie de pautas en cuanto al tamaño, siendo de 56 cm x 45 cm x 25 cm (incluidas ruedas, asas y bolsillos). En el caso de tratarse de un equipaje de mayor tamaño, deberá de ser facturada.

Cualquier artículo que se compre en el aeropuerto, incluyendo los artículos libres de impuestos, forman parte del contenido de equipaje de mano.

Partiendo de la premisa de que, como bien dice el CM en su art. 13, es considerado “equipaje” tanto el facturado como el de mano, dicho transportista debe de responder a cualquier agravio que haya sucedido con el equipaje. Sin embargo, a diferencia del supuesto deterioro, pérdida o retraso del equipaje facturado (la compañía es responsable por el hecho de que sucediese en la aeronave o durante el proceso de facturación), para el equipaje de mano no es una responsabilidad total, ya que tan solo sería responsable si el daño hubiese sido por causa de la compañía o de sus dependientes.

Y este supuesto es posible, ya que lo avisa en este caso Iberia²⁷ en su página web: *“Existe la posibilidad de que en ocasiones no dispongamos de espacio suficiente para almacenar a bordo todo el equipaje de mano de forma segura. En estos casos, se le pedirá que facture parte o la totalidad de su equipaje de mano en la puerta de embarque.”*

El Juzgado de lo Mercantil de Santander falló a favor de un pasajero en una demanda por pérdida de equipaje de mano, que tuvo que viajar en la bodega del avión por falta de espacio en la cabina, en un vuelo entre Mahón y Madrid, y ha condenado a una aerolínea (Ryanair) a

²⁶ Los documentos necesarios para poder ejercer una correcta reclamación son los siguientes: 1) Tarjeta de embarque del pasajero en cuestión, 2) PIR (Parte de Irregularidad de Equipajes) individual para cada pasajero, 3) Tickets de equipaje con el número de cada bulto (no es imprescindible), 4) Copia de la reclamación a la compañía aérea, sellada, 5) Facturas que acrediten perjuicios a consecuencia de la pérdida, 6) Si es cuestión de retraso es importante que le entreguen un parte que confirme la hora y el día de la entrega del equipaje.

²⁷ <http://www.iberia.com/es/condiciones-transporte/>

una indemnización de 2.000 euros, pues el juez consideró que era lógico que el pasajero llevase consigo, en el equipaje de mano, sus objetos más preciados. Por ello, y teniendo en cuenta la culpa de la compañía, no se aplicaron los límites indemnizatorios referidos al equipaje de mano²⁸.

1.2.2 El supuesto de la valoración y la prueba de los objetos perdidos

La jurisprudencia aplica un criterio de “flexibilidad” o de razonabilidad para la valoración y tasación del contenido del equipaje, aunque no se presuma probado todo el equipaje en base a que lo “alegue” el pasajero. Por ello, se tienen en cuenta factores tales como la duración del viaje, las características o el número de pasajeros que viajaban. Así, la SAP de Madrid de 7 de diciembre de 2011 (AC 2001\2351) expone el caso de un pasajero que toma un vuelo con la compañía aérea ALITALIA y que al llegar a su destino se encuentra que su maleta se había extraviado. Esta sentencia califica como enseres personales y que constituyen el típico contenido del equipaje de todo pasajero objetos tales como zapatos, ropa y gafas, lo que valora en 800 euros. Dicho importe se concede a pesar de no existir comprobante de compra. Sin embargo, la falta de prueba de los objetos que contenía la maleta, según alega la víctima (nueve libros, tres envases de perfume, un traductor eléctrico y tres botellas de brandy) hace que no se le pueda otorgar indemnización de los mismos²⁹.

La jurisprudencia también se pronuncia en la SAP de Barcelona, de 31 enero 2002, (recurso de Apelación núm. 465/2001) el cual partiendo del mismo supuesto de extravío de maleta, el pasajero exige, además de 70.000 ptas en concepto de daños morales, la indemnización del contenido de su maleta que constaba, entre otros, de una máquina grabadora de vídeo y un lector de Compact Disc marca SONY, los cuales no pudo probar. Así pues, tampoco se pudo probar que el transportista no ofreciese la opción de “valor declarado” del equipaje ni que se le prohibiese. Además, el juez consideró razonable que el transporte de dichos objetos de tal valor se transportasen en el equipaje de mano, a lo que la víctima no dio ninguna explicación clara. Por lo tanto, no se le pudo indemnizar de tales objetos.

²⁸Sentencia del Juzgado de lo mercantil nº 1 de Santander, de 6 de abril de 2017, Juicio verbal 451/2016.

²⁹ Lyczkowska, D., (2012) “Los daños derivados de las contingencias acaecidas en el transporte aéreo del equipaje”, *Revista Cesco de Derecho de consumo*, nº 2, (disponible en <http://www.revista.uclm.es>)

1.3 Criterio de imputación: causas de exoneración del transportista

La jurisprudencia relacionada con el transporte aéreo, en este caso el Convenio de Montreal en el art. 17 define al transportista como el único responsable del daño causado en caso de *avería, destrucción o pérdida del equipaje* facturado tan solo por el mero hecho de que la incidencia se produjese en la aeronave o en cualquier etapa por la que pasase, estando éste bajo la custodia de la compañía, por lo que estamos ante una responsabilidad objetiva, siendo el criterio de imputación o de justicia un criterio independiente de la culpa del transportista. Además, el CC en su art. 1.101 atribuye la indemnización de daños y perjuicios causados por incumplimiento en materias contractuales a aquellos sujetos que incurrieren en negligencia, dolo o morosidad y los que de cualquier modo contravinieran al tenor de aquella³⁰.

Sin embargo, a diferencia del supuesto anterior, según el CM en su art. 19 el transportista podría exonerarse de la responsabilidad por el daño relacionado con el *retraso en la entrega del equipaje* 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, por lo que la responsabilidad es por presunción de culpa. 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 él³¹.

Además, y retomando el primer caso, 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

³⁰ Sin embargo, el transportista en determinados supuestos puede exonerarse de la indemnización, pues el Reglamento 261/2004 señala en su art 5.3 que el transportista no es responsable del daño si prueba que tomó todas las medidas necesarias para evitarlo o que, de ser así, le hubiese sido imposible evitarlo o adoptar dichas medidas.

Otra razón para presentarse como exonerado podría ser el supuesto en el que unos determinados factores pongan en peligro la seguridad de los pasajeros, situaciones evidentes de riesgo, ya sea por emergencia médica, amenaza terrorista, etc. En todo caso, se debe tener en cuenta que dichas circunstancias lo eximirán de responsabilidad sólo mientras subsistan, por lo tanto, cuando éstas hayan cesado, la compañía será responsable por los retrasos que se prolonguen más allá de lo imprescindible, pues según el TJUE, la compañía aérea está obligada a prever dichas circunstancias. Aunque el CC en su art. 1.105 nos diga que nadie responde de los sucesos que no se hubiesen podido prever o que, una vez previstos, fuesen inevitables.

³¹ Convenio de Montreal de 1999 (artículo 20)

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. 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).

Y tal como se ha apuntado antes, la responsabilidad del transportista por pérdida o avería del equipaje es objetiva (responde la empresa aunque no sea culpable), pues sólo se puede exonerar cuando el daño deriva de un defecto o la propia naturaleza (fragilidad) del equipaje, o cuando sea debido a culpa del viajero (que habrá de probar la compañía). Y, además, es una responsabilidad tasada (1.000 DEG³², o 1300 euros), es decir no hay que probar el daño y dan como máximo dicha cantidad, en lo que indagaremos en el epígrafe siguiente. Y si fuera equipaje de mano, el criterio por el que se responde es subjetivo, esto es, la culpa que se presume, por lo que el transportista se va a poder exonerar en caso de que pruebe la diligencia debida

1.4 Indemnización tasada. Excepciones a la regla general.

Teniendo en cuenta la LNA de 1964 ante un transporte nacional, se permite el sistema de responsabilidad objetiva en cuanto a la indemnización del daño se refiere, aunque establece indemnizaciones tasadas en el propio texto legal. Se establecen unos límites cuantitativos máximos por aeronave y accidente dentro de los cuales la responsabilidad se hace efectiva.

Si fuesen varios los perjudicados y la suma global de las indemnizaciones excediera de la cantidad máxima de que responde la aeronave, se reducirá proporcionalmente la cantidad que haya que percibir cada uno (art. 119). Debido a que la responsabilidad objetiva es tasada, la Ley permite que se ejerciten, sin límite alguno, acciones de responsabilidad por culpa. Según el artículo 121 de la LNA, el transportista u operador responderá de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrá ampararse en los límites de responsabilidad, si se prueba que el daño es el resultado de una acción en la que existe dolo o culpa y los empleados hubiesen actuado en el ejercicio de sus funciones³³.

Si bien, como sabemos, dicha normativa se aplica subsidiariamente a un contrato de transporte nacional (por ejemplo, Madrid-Barcelona), aplicándose el Convenio de Montreal

³² Derechos Especiales de Giro –unidad de cuenta del FMI, cuyo valor fluctúa diariamente en función del de una cesta con las principales monedas, www.bde.es)

³³ Díez-Picazo, L. (1999) *Derecho de daños*. Madrid, Civitas Ediciones, S.L.

siempre que el origen o el destino del transporte sea un país firmante del Convenio³⁴, y sólo en lo no regulado por el convenio de Montreal se aplicaría, como se ha mencionado, subsidiariamente la Ley de Navegación Aérea. Por ello, según el artículo 22 del Convenio de Montreal, acerca de los límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga, dicha responsabilidad en caso de pérdida, avería, destrucción o retraso, se limita a 1131³⁵ DEG por pasajero (1.350 € aproximadamente) pasajero.

Ahora bien, hay que precisar que los 1.131 DEG es el máximo a dar, de modo que los Jueces no otorgarán lo mismo por pérdida que por retardo en la llegada y se otorgará el importe que corresponda en atención a las circunstancias del daño padecido dentro de dicho límite.

Si bien, se podrán pedir más de dicha cantidad en dos casos: a) cuando pueda probarse que él o los auxiliares han actuado con intención de causar daño (si la maleta ha sido sustraído por uno de los empleados), o de forma temeraria y con consciencia de que probablemente se causaría dicho daños, b) y cuando el pasajero ha realizado una declaración de valor del equipaje facturado, a cambio generalmente de un sobrepago. Si bien, hay unos plazos en los que se deberá formular la protesta por escrito, 21 días por pérdida desde la fecha en que los bultos hubieran sido puestos a disposición, y 7 días por deterioro desde que la recepción del equipaje, pues el recibo del equipaje sin protesta implica renuncia a toda reclamación (art. 3 CM).

2. Supuesto de “valor declarado”

Como ya hemos visto, el marco jurídico establece unos límites indemnizatorios genéricos para cualquier equipaje, que engloban todo tipo de contenidos y tienen en cuenta, como ya veremos, el resarcimiento del daño moral en dicha indemnización.

Sin embargo, es común que el pasajero lleve consigo objetos de valor más elevado, quien puede transportarlos en su equipaje de mano o confiar en el buen funcionamiento de la compañía aérea y llevarlos en el equipaje de cabina. En este caso, tanto la normativa comunitaria³⁶ como la nacional³⁷, se pronuncian al respecto permitiendo realizar una

³⁴ En razón de la remisión en el Reglamento n.º.2027/1997, resulta de aplicación también a los transportes nacionales)

³⁵ Modificado desde el 1 de octubre de 2010

³⁶ Art. 22 del convenio de Montreal

“declaración de valor” del equipaje, esto es, facturar una maleta fuera de los límites indemnizatorios establecidos a cambio del pago de una cantidad determinada.

La compañía realiza una tasación de los objetos que contiene el equipaje para establecer una cuantía económica del mismo. El contenido debe superar los 1.131 derechos especiales de giro (1.200€) y ser 5.000 USD como valor máximo de declaración por pasajero³⁸.

Es importante tener en cuenta que la compañía tan solo se regirá por factores económicos a la hora de tasar dichos objetos, y no por factores morales, así pues, si el equipaje del pasajero consta, por ejemplo, con un cuadro de su familia realizado generaciones atrás, el cual se presume que su pérdida significaría graves prejuicios morales al pasajero; dicho cuadro tan solo se valorará económicamente.

3. Cláusulas abusivas relativas al equipaje aéreo

3.1 Delimitaciones conceptuales. Cláusulas abusivas.

En el momento de la firma de un contrato con un particular, si no estamos de acuerdo con alguna parte del contrato, en este caso alguna cláusula, porque entendemos que hay un desequilibrio entre las obligaciones y derechos de la otra parte, existe la posibilidad de negociar las condiciones de dicho contrato. Por el contrario, a la hora de realizar el contrato de un servicio o la compra de un bien, tenemos pocas posibilidades de negociar dichas cláusulas, pues se tratan de contratos de adhesión, pues como su nombre indica el consumidor o usuario tan solo puede “adherirse” al contrato previamente pactado por la otra parte. En estos contratos, en demasiadas ocasiones, nos podemos encontrar con alguna cláusula claramente perjudicial para el consumidor. Son las llamadas “cláusulas abusivas”.

La cláusula abusiva es aquella incluida en los contratos que es contraria al justo equilibrio entre los derechos y obligaciones del consumidor y del profesional, en perjuicio de uno y beneficio de otro, respectivamente. Así, se trata de una condición general inserta en un contrato de adhesión suscrito entre un empresario (en este caso compañía aérea) y un consumidor (en este caso pasajero), el cual no tiene ningún tipo de capacidad para negociar

³⁷ Art. 118 de ley de navegación aérea

³⁸ www.iberia.com

individualmente cada una de las cláusulas y términos del contrato, debiendo aceptar íntegramente el contenido del mismo si desea volar con dicha compañía aérea³⁹.

Así se pronuncia la STS de 5 de diciembre de 2002(referencia EDJ 2002/54090) que *“en relación a los contratos de adhesión, la doctrina se pronuncia en el sentido de que la producción de bienes y servicios en masa y la homologación de conductas de usuarios y consumidores, según patrones miméticos, junto con las necesidades de simplificación y normativización que imponen las organizaciones empresariales a la que no son ajenas prácticas que se desarrollan por la posición preeminente que ocupan en el mercado, ha propiciado y extendido, con carácter general, la contratación sujeta a contenidos del contrato tipificados que limitan la voluntad del contratante a la mera aceptación o simple adhesión al contrato que se ofrece por la parte llamada, por ello, predisponente. La libertad en este caso del contratante precisado de aquellos bienes o servicios se deduce a la prestación del consentimiento careciendo, por regla general, (aunque no siempre ocurre así), de posibilidades reales de negociación del contenido de las condiciones del contrato. Surgen de este modo, las "condiciones generales", es decir, las impuestas por una de las partes contratantes a la otra, redactadas con carácter general, para todos los contratos de una misma clase, y que, en principio, tienden a favorecer a la parte que las impone.”*

En relación a la sentencia anterior, dichas condiciones se sitúan reguladas en la Ley 7/1998, de 13 de abril, *sobre Condiciones Generales de la Contratación*, la cual establece la necesidad de pasar por un doble filtro de control⁴⁰ para no ser consideradas como cláusulas abusivas, mediante lo establecido en el RDL 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias⁴¹.

Por otra parte, y retomando el tema referido al contrato, éste consiste en un acuerdo vinculante, que prevé la obtención y compra de un servicio determinado, en el caso tratado de

³⁹ El Kaoutit, T. (2012) “La responsabilidad de las compañías aéreas por el incumplimiento de horarios en el contrato de transporte aéreo de pasajeros” Tesis Doctoral, *Universidad Rey Juan Carlos*. pg: 166

⁴⁰ En los contratos realizados entre un profesional y los consumidores, para que una condición general se pueda considerar que forma parte del contrato debe pasar por un primer control denominado “de inclusión” que consistirá en determinar si la condición general cumple los requisitos de incorporación establecidos en la normativa jurídica referida en el texto. El segundo filtro, “control de contenido” estará relacionado con la comprobación de si dicha condición se considera, o no, abusiva, con lo establecido en el RDL 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

⁴¹ Garrido Parent, D, (2006) “Las condiciones generales del contrato de transporte aéreo de pasajeros y de su equipaje” *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*. (Disponible online <http://0-aranzadi.aranzadigital.es/avalos.ujaen.es/maf/app/document?docguid=...>)

un vuelo, con un precio determinado y unas condiciones aplicables. En este sentido, la IATA establece normas sobre contratos aplicables a los vuelos internacionales efectuados por transportistas que son miembros de dichas asociación. Para los contratos de vuelos nacionales y compañías que no son miembros, como compañías de bajo coste y vuelos chárter, las normas de contratos pueden ser diferentes. En este caso, las normas acerca de los contratos en compañías miembros de la IATA son referidas a aspectos tales como características del intercambio y, en particular, a la definición del precio, del servicio y de las limitaciones de responsabilidad.

Sin embargo, la IATA no establece normas sobre las condiciones de transporte, sino tan solo recomendaciones (práctica recomendada nº 1724). Esto le permite a la compañía aérea “libertad” a la hora de establecer sus propias condiciones, que pueden ser distintas a la práctica recomendada.

3.2 Cláusulas abusivas en las condiciones generales de la IATA en el transporte aéreo de equipajes

La cláusula 8.3.4 de la Práctica Recomendada de IATA nº 1724 (PR 1724)⁴² establece la prohibición de no incluir en el equipaje facturado dinero, joyas, metales preciosos, ordenadores, dispositivos electrónicos personales, títulos negociables, acciones u otros valores, documentos mercantiles, pasaportes y otros documentos identificativos o muestras. La cláusula 8.3.5 de la PR 1724 excluye toda responsabilidad del transportista por el daño o pérdida de los objetivos mencionados en la cláusula 8.3.4, para el caso de que el pasajero los hubiese incorporado a su equipaje a pesar de la prohibición expresada en las condiciones generales. Esta exclusión de toda responsabilidad del transportista en caso de pérdida o daño de tales objetos no encuentra amparo en los preceptos de los instrumentos integrantes del sistema de Varsovia 1929 o del convenio de Montreal 1999 que en absoluto establecen una exclusión de la responsabilidad del transportista por daños al equipaje cuando fueron tales los objetos transportados. Esta cláusula podría considerarse como abusiva, es decir, aquellas que limiten los derechos del consumidor (reguladas por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias). Sin perjuicio de que, a falta

⁴² IATA Recommended Practice 1774 Protection for privacy and transborder data flows of personal data used in international air transport of passengers and of cargo (Disponible online http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2001/wp49_en.pdf)

declaración especial de valor del equipaje, la responsabilidad del transportista pueda quedar limitada a lo establecido.

También, la cláusula 8.6.3 de la Práctica Recomendada 1724 establece que cuando resulte posible, el equipaje facturado se transportará en la misma aeronave que el pasajero, a no ser que el transportista decida, por motivos de seguridad u operacionales, transportar el equipaje en un vuelo alternativo. A falta de mayor especificación en el contrato de los concretos motivos operacionales o de seguridad que puedan justificar la reserva unilateral de esta facultad de modificación del contrato, podría interpretarse que la referida cláusula es abusiva⁴³, y considerando que el no traslado del equipaje en el mismo vuelo donde viaja el pasajero podría ocasionarle molestias e incomodidades⁴⁴.

CAPÍTULO CUARTO

ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL DE LA CUESTIÓN. PRONUNCIAMIENTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

1. DIVISIÓN EN LA JURISPRUDENCIA ESPAÑOLA

Las dudas interpretativas partían del artículo 22.2 del Convenio de Montreal, que dispone que: *"En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1.000 derechos especiales de giro por pasajero 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"*. Añadir que dicho límite ha sido modificado y actualizado con motivo del factor de inflación previsto en el art. 24 del mismo Convenio, siendo así 1131 DEG, efectivo desde el 30/12/09 en todos los Estados que forman parte del Convenio de Montreal.

Las sentencias de Audiencias Provinciales españolas, respecto a si el límite indemnizatorio máximo comprendía o no los daños morales, no son para nada unánimes. El criterio mantenido reiteradamente por la Audiencia Provincial de Madrid de 6 de noviembre

⁴³ Conforme a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

⁴⁴ Garrido Parent, D, (2006) "Las condiciones generales del contrato de transporte aéreo de pasajeros y de su equipaje" Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil. (Disponible online <http://0-aranzadi.aranzadidigital.es.avalos.ujaen.es/maf/app/document?docguid=...>)

de 2009⁴⁵ era que el límite fijado en el artículo 22.2 del Convenio de Montreal de 1.000 derechos especiales de giro comprende todos los daños que pueda haber sufrido el perjudicado sin distinción alguna, por lo tanto, engloba tanto los daños materiales como los morales (salvo las costas e intereses -artículo 22.6 -). Añadiendo que *"como ya indicábamos en nuestras anteriores resoluciones, la existencia de limitaciones de responsabilidad en este ámbito es una constante en la normativa del transporte aéreo, que, se esté o no de acuerdo con su conveniencia, están fuera de discusión de "lege data", como también se advierte en el Reglamento CE num. 889/2002. Dicho tope resulta infranqueable, con las excepciones antes indicadas, por lo que el resarcimiento correspondiente, incluido el del denominado daño moral, debe entenderse comprendido dentro de la mencionada limitación legal"*.

Sin embargo, la **SAP Baleares de 28 de abril de 2010**⁴⁶, señala que en *"cuanto a la compatibilidad de la indemnización del Convenio de Varsovia, modificado por los Protocolos de La Haya y de Montreal, con un daño moral, se trata de una cuestión sobre la cual se ha pronunciado esta Sala, tal como acertadamente se indica en la sentencia recurrida. Así en la sentencia de esta Sala de 12 de junio de 2.007, 17-mayo-07, 6 - febrero- 07, se indica que:*

(...) El problema de la indemnización de los daños patrimoniales causados con tales extravíos está regulado a máximos por el Convenio de Varsovia de 1929 con las modificaciones posteriores introducidas por los Protocolos de La Haya de 28 septiembre 1955 y Montreal de 28 mayo 1999; de conformidad con su Artículo 22 el transportista es responsable de la pérdida, avería o retraso de los equipajes, estableciendo una limitación cuantitativa (salvo que se hubiere efectuado una especial declaración de valor) a 1000 derechos especiales de giro, pero en contrapartida a la fijación de la cantidad máxima, establece una responsabilidad prácticamente objetiva, artículo 18.2 del Convenio de Varsovia, de tal manera que al pasajero le basta con demostrar que el transportista aéreo le ha extraviado el equipaje o parte de él, para que automáticamente tenga derecho a una indemnización que, como decimos, no podrá sobrepasar el tope cuantitativo de 1000 DEG, equivalentes al momento a 1.200 Eur. al cambio de 1,20 Eur.; responsabilidad ésta que se ve excluida por la culpa de la víctima o fuerza mayor o caso fortuito, Artículo 18.3 y 20 del Convenio de Varsovia, en su redacción dada por el Protocolo de la Haya. Queda claro que el Convenio de Varsovia solamente hace referencia a daños patrimoniales quedando a salvo los daños morales que hayan podido irrogarse, sobre los cuales no hay limitación alguna en el

⁴⁵ Sentencia Civil Nº 266/2009, Audiencia Provincial de Madrid, Sección 28, Rec 454/2008 de 06 de Noviembre de 2009

⁴⁶ Sentencia A.P. Palma de Mallorca 308/2010 de 28 de julio

*Convenio porque no los regula y será el Tribunal sentenciador quien determinará su concurrencia y cuantificación"; y de 26- enero-06, 27-junio-05, 3-marzo-05, 12-noviembre-04, 16-febrero-01, 29- diciembre-00, 2- mayo-00; y de la Sección 3ª de esta Audiencia Provincial de fechas 9-enero-02 y 11-octubre-00; entre otras."*⁴⁷

Por su parte, la **SAP Alicante de 8-10-2009**⁴⁸ señalaba igualmente que *"no hemos condicionado a la concurrencia de causa de excepción a los límites de responsabilidad del artículo 22 del Convenio de Montreal la apreciación de daños morales porque, aunque conocemos que la doctrina jurisprudencial es en este punto vacilante, más bien contradictoria -baste recordar ahora que para la SAP Barcelona de 5 de febrero de 2008, los límites de responsabilidad abarcan tanto los daños materiales como los morales, posicionándose en contra de este criterio, la SAP Vizcaya Secc 3ª, 30 de diciembre de 2005 o la SAP Baleares, secc 3ª, de 5 de mayo de 2004 -, nosotros ya nos hemos pronunciado sobre este punto en un obiter dicta en nuestra Sentencia de 29 de septiembre de 2006 donde expresamente dijimos que en cualquier caso, y aun existiendo la limitación prevista en el número dos del art. 22 del Convenio de Montreal, este Tribunal interpreta que aquélla opera exclusivamente como responsabilidad del transportista en caso de pérdida o destrucción, pero no elimina la posibilidad de que, aparte de la que proceda por esos concretos daños, exista otra, si el daño moral existe y queda acreditado"*.

En este caso, para sentencias más actuales, el panorama no cambia, así pues, tanto la SAP de Alicante de 29 de septiembre de 2016 (AC 2016\2075) como la SAP de Madrid de 6 de julio de 2015 (AC 2015/1269) siguen los mismos patrones que las anteriormente citadas.

2. PRONUNCIAMIENTO POR EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

En esta tesitura, el Juzgado mercantil número 4 de Barcelona (Asunto Walz vs Clickair) consultó al Tribunal de Justicia de la Unión Europea si dicho límite indemnizatorio comprendía tanto los daños materiales como los daños morales. Y el Tribunal de Justicia contestó por sentencia de 6 de mayo de 2010⁴⁹, donde realiza, en síntesis, las siguientes consideraciones de interés:

⁴⁷ Lyczkowska, D., (2012) "Los daños derivados de las contingencias acaecidas en el transporte aéreo del equipaje", Revisa Cesco de Derecho de consumo, nº 2, (disponible en <http://www.revista.uclm.es>)

⁴⁸ Sentencia Civil Nº 261/2016, Audiencia Provincial de Alicante, Sección 8, Rec 283/2016 de 29 de Septiembre de 2016

⁴⁹ Sentencia disponible online en http://www.aytojaen.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_2793_1.pdf

“Para precisar el sentido ordinario que debe darse a los términos "préjudice" y "dommage" en aplicación de la regla de interpretación enunciada en el apartado 23 de la presente sentencia, se debe recordar que existe ciertamente un concepto de daño, de origen no convencional, común a todos los subsistemas de Derecho internacional. De esa forma, según 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”.

El régimen de responsabilidad objetiva del Convenio busca que se consiga un “equilibrio de intereses equitativo”, en relación con los intereses de los pasajeros y los transportistas. Por ello, esto se traduce en la limitación de responsabilidad que presenta el transportista acerca del daño causado al pasajero, con independencia de la naturaleza del mismo.

El tribunal concluye, así, que *"El término "daño", subyacente al artículo 22, apartado 2, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, que fija el límite de responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante, en particular, de la pérdida de equipaje, debe interpretarse en el sentido de que incluye tanto el daño material como el moral".*

En este caso, pretendo dar un matiz personal, acerca del tema de si daño material y moral para el supuesto de pérdida, retraso y deterioro de equipaje deben englobarse como una única unidad. Para ello, me apoyo en la realización personal de dicho trabajo y, en este caso, considero que la limitación expuesta en el CM referida a 1000 DEG y modificada a 1131 DEG, se establece excesiva, motivo tal vez por considerarlo como una medida protectora de los intereses económicos de los transportistas, que pueden conocer de antemano el coste de tales incidencias y anticiparse. Sin embargo, una posible solución para esto podría haber sido el establecer una cantidad mucho más inferior a 1131 DEG para los daños materiales, y considerar los daños psíquicos aparte y sin límite de cuantía, que permitiría tener más soltura para determinados casos.

CONCLUSIONES

Para finalizar este trabajo, donde se ha tratado el supuesto de pérdida, deterioro o avería del equipaje en el transporte aéreo, incidiendo en el daño moral que éste provoca en la persona, además de su valoración teniendo en cuenta el pronunciamiento acerca del tema, tanto de la jurisprudencia española como de la Unión Europea; se recogen aquí las ideas principales del mismo:

CONCLUSIÓN PRIMERA

Su importancia tiene su razón de ser en la gran cantidad de incidencias referidas a este supuesto, pues las estadísticas más recientes siguen recogiendo altas tasas de maletas perdidas (5,73 por cada mil pasajeros en 2016). Sin embargo, éste trabajo tan solo se ha centrado en incidencias referidas con el equipaje, a pesar de existir otras tantas nombradas de manera genérica en el texto (cancelación de vuelos, overbooking, retraso de vuelos, problemas relacionados con la información en los contratos, etc.).

CONCLUSIÓN SEGUNDA:

El contrato de transporte, al tratarse de un servicio con unas condiciones ya impuestas por la compañía y a las que el consumidor está dispuesto a aceptar o no, es considerado como un contrato de adhesión. De esta forma, al tratarse de condiciones no negociadas individualmente, pueden ser consideradas algunas como cláusulas abusivas.

CONCLUSIÓN TERCERA:

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) establece normas sobre los contratos para compañías adheridas en un ámbito internacional, acerca de precios, servicio y limitaciones de responsabilidad. Sin embargo, para las condiciones de transporte tan solo presenta recomendaciones (Practica Recomendada 1724), que la compañía decide seguir o no.

En cuanto a la PR 1724, recoge cláusulas que pueden ser consideradas como abusivas, al no existir un equilibrio justo entre las condiciones. Pues, así podemos ver como, por ejemplo, en la cláusula 8.3.4 recoge una serie de objetos no permitidos para facturar y, en la siguiente 8.3.5 expresa la exención de responsabilidad de la compañía ante tales objetos. Esta condición no concuerda con lo expresado en la normativa comunitaria e internacional.

CONCLUSIÓN CUARTA

Es importante tener en cuenta que la acción de pérdida, retraso o avería del equipaje no sólo tiene consecuencias económicas, sino que el mero hecho de que se produzca cualquier incidencia puede acarrear daño moral hacia la persona, el cual se ha de indemnizar.

La normativa relacionada con el transporte de equipaje establece unos límites relacionados con cualquier incidencia acaecida sobre el mismo, siendo 1131 DEG. En este sentido, la jurisprudencia española engloba en dicho límite los daños materiales y morales que éste pueda haber provocado.

CONCLUSIÓN QUINTA

Además de los límites establecidos en la normativa relacionada con las indemnizaciones sobre el equipaje, la ley permite para objetos de valor más elevado la declaración de valor especial, el cual a cambio de una tasa más elevada, en caso de indemnización se acogería al valor declarado, establecido hasta 5000 USD. Sin embargo, éste tan solo tendrá en cuenta, a la hora de tasar un objeto, factores materiales.

CONCLUSIÓN SEXTA

Para establecer el valor de un equipaje perdido y determinar la cantidad de la indemnización, se le suele pedir al pasajero alguna forma en la que pueda probar que existían los objetos que el mismo exigía, aunque para los casos en los que no se pueda probar, se considerará el valor teniendo en cuenta la subjetividad del juzgado.

CONCLUSIÓN SÉPTIMA

Tanto la jurisprudencia española como la Unión Europea coinciden en el hecho de englobar daño moral y daño material como una única unidad considerando los límites del CM. Sin embargo, discrepo acerca de esta decisión, ya que la estimo excesiva, pues considero que sería una mejor opción el establecer una cantidad bastante más inferior a 1131 DEG para los daños materiales, y considerar los daños psíquicos aparte y sin límite de cuantía, que permitiría al Juez tener en cuenta las circunstancias del caso concreto en orden a conceder una reparación más justa por daño moral dada la dificultad de su prueba y la subjetividad que conlleva.

BIBLIOGRAFÍA

Barrientos Zamorano, M. (2007), *El resarcimiento por daño moral en España y Europa*, Salamanca, Ratio Legis.

Concepción Rodríguez, J.L., (2002) *El contrato de transporte. Manuales de formación continuada 21 Vol.II*, Madrid, Consejo General del Poder Judicial.

Confederación (de ámbito estatal) de Consumidores y Usuarios (2009) “La protección del consumidor en el transporte aéreo”, CECU (Disponible online http://cecu.es/publicaciones/INC09_transaereo.pdf)

Delle Femmine, L. (2015) “¿Te han perdido la maleta? Estos son los pasos para reclamar” *EL PAIS*. (Disponible online http://economia.elpais.com/economia/2015/07/23/actualidad/1437666264_603156.html)

Díez-Picazo, L. (1999) *Derecho de daños*. Madrid, Civitas Ediciones, S.L.

El Kaoutit, T. (2012) “La responsabilidad de las compañías aéreas por el incumplimiento de horarios en el contrato de transporte aéreo de pasajeros” Tesis Doctoral, *Universidad Rey Juan Carlos*. pg: 166

Garrido Parent, D, (2006) “Las condiciones generales del contrato de transporte aéreo de pasajeros y de su equipaje” *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*. (Disponible online <http://0-aranzadi.aranzadidigital.es/avalos.ujaen.es/maf/app/document?docguid=...>)

Gómez Pomar, F. “Daño moral”, *Indret: Revista para el Análisis del Derecho*, Nº. 1, 2000

González Mohíno, J.O. (2014) “La problemática de la cuantificación del daño moral” *Legal today* (Disponible online en <http://www.legaltoday.com/practica-juridica/civil/danos/la-problematica-de-la-cuantificacion-del-dano-moral>)

Hernández Rodríguez, A. (2010), “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable” *Cuadernos de Derecho Transnacional*- editada por el Área de Derecho Internacional Privado de la Universidad Carlos III de Madrid. Pp. 184 y 185. Disponible en <http://www.uc3m.es/cdt>

IATA Recommended Practice 1774 Protection for privacy and transborder data flows of personal data used in international air transport of passengers and of cargo (Disponible online http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2001/wp49_en.pdf)

Lyczkowska, D., (2012) “Los daños derivados de las contingencias acaecidas en el transporte aéreo del equipaje”, *Revista Cesco de Derecho de consumo*, nº 2, (disponible en <http://www.revista.uclm.es>)

Maciá Gomez, R. (2010) “La dualidad del daño patrimonial y del daño moral” *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, Nº 36 Doctrina pp: 21 – 32 (Disponible online en <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3675984.pdf>)

Martín-Casals, (2003) “El daño moral”, en *Derecho Privado Europeo*, Madrid: Colex, pp 857 y ss.

Medina Crespo, M. (2010) “Acerca de las bases doctrinales del sistema legal valorativo (Ley 30/1995). Los efectos de su marginación” *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, Nº 36 Doctrina (Disponible online: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3675977.pdf>)

Okdiario (2017) “2016, un año récord para las maletas perdidas en los aeropuertos” *OKDIARIO*. (Disponible online <https://okdiario.com/viajes/2017/06/07/maletas-perdidas-2016-36760>)

Pazos Castro, R. (2014) “Libertad de precios y cobro por la facturación de equipaje en el transporte aéreo de pasajeros” *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, Nº 11, (Disponible online <https://www.revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/583/489>)

WEBGRAFÍA

Guías jurídicas

<http://www.guiasjuridicas.es/Content/Documento.aspx?params=...>

Iberia

<http://www.iberia.com/es/condiciones-transporte/>

Poder judicial

[http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN
&reference=8003970&links=consumidores&optimize=20170502&publicinterface=true](http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=8003970&links=consumidores&optimize=20170502&publicinterface=true)

Ayto. de Jaén

Disponible online en

http://www.aytojaen.es/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_2793_1.pdf

REPERTORIO DE JURISPRUDENCIAL

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

STJUE de 6 de mayo de 2010 (Asunto C-63/09)

STJUE de 18 de septiembre de 2014 (Asunto C-487/12)

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO

STS 14 de diciembre de 1917

STS 12 de marzo de 1928

STS 21 de enero de 1957 (RJ Aranzadi 1133)

STS 23 de mayo de 1975

STS 14 de diciembre de 1996 (RJ 1996\8970)

STS 28 de diciembre de 1998 (RJ 1998/10164)

STS 31 de mayo de 2000 (533/2000)

STS de 5 de diciembre de 2002 (EDJ 2002/54090)

SENTENCIA DE AUDIENCIAS PROVINCIALES

SAP de Barcelona, de 31 enero 2002, (recurso de Apelación 465/2001)

SAP de Alicante de 17 marzo 2008, (AC 2008/983)

SAP de Madrid de 6 de Noviembre de 2009 (266/2009)

SAP de Palma de Mallorca de 28 de julio de 2010 (308/2010)

SAP de Madrid de 7 de diciembre de 2011 (AC 2001\2351)

SAP de Madrid de 6 de julio de 2015 (AC 2015/1269)

SAP de Alicante de 29 de Septiembre de 2016 (261/2016)

SAP de Alicante de 29 de septiembre de 2016 (AC 2016\2075)

SENTENCIAS DE JUZGADOS DE LO MERCANTIL

Sentencia del Juzgado de lo mercantil de Santander, de 6 de abril de 2017, (Juicio verbal 451/2016)

ANEXOS

(Anexo I)

Compañía aérea transportista
Domicilio social
Departamento de Atención al Cliente

D.
Domicilio
Teléfono de contacto
Correo electrónico

En.....ade

Muy señor mío:

Con fecha _____, compré un billete de avión de la compañía aérea _____, para viajar el día _____, desde el aeropuerto de _____ hasta el aeropuerto de _____, el cual aboné con la tarjeta nº _____ de la entidad bancaria _____ como se acredita con la copia del billete y del extracto de la cuenta bancaria en la que se realizó el cargo del pago del citado billete que, acompaño como *documentos nº 1 y 2*.

En el aeropuerto de origen procedí a facturar mi equipaje, con todos mis enseres personales, tal y como acredito con en el adhesivo identificativo de haber facturado el equipaje. *Documento nº 3*

(Elija entre las siguientes opciones la que corresponda a su caso, retraso o pérdida de equipaje)

Lamentablemente, al llegar al aeropuerto de destino, el equipaje no apareció por la cinta correspondiente, recibéndolo _____ días después/
Lamentablemente, al llegar al aeropuerto de destino, el equipaje no apareció por la cinta correspondiente.

Antes de abandonar el aeropuerto, presenté la oportuna reclamación a la compañía aérea dejando constancia de la incidencia en el Parte de Irregularidad del Equipaje (PIR) del que adjunto copia. *Documento nº 4*.

(Según se trate de retraso o pérdida, debe escoger la opción 1 o 2):

1 Con esta reclamación formal les confirmo la incidencia y les reclamo el importe de los enseres que me vi obligado a adquirir según copia de las facturas que adjunto como documentos nº.____ correspondientes a:

2 Como ha transcurrido el plazo de los 21 días siguientes a la fecha en que debería haber recibido el equipaje para considerarse perdido, / La compañía me ha confirmado que mi equipaje está perdido (*elija lo que corresponda*). Por tanto, con esta reclamación formal les confirmo la incidencia y les reclamo el importe de los enseres que me vi obligado a adquirir /o que transportaba en mi equipaje (*elija lo que corresponda y que pueda justificar*) según copia de las facturas que adjunto como documentos n°.....correspondientes a: _____ así como justificantes de la compra de una maleta de características similares a la mía.

Teniendo en cuenta que conforme al art. 17.2 del Convenio de Montreal, “el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado 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”; y el art. 22 del mismo cuerpo legal cuantifica la responsabilidad por destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje limitándola a 1000 derechos especiales de giro (DEG) por pasajero (salvo declaración especial de valor), cantidad que ha sido incrementada a 1131 DEG en el Reglamento 285/2010 de la Comisión, y que corresponden aproximadamente a 1300 euros.

En virtud de lo expuesto, y con fundamento en el cumplimiento defectuoso del contrato de transporte concertado con la compañía referenciado al inicio de este escrito, que ha supuesto la pérdida // el retraso (*elija la opción que corresponda*) de mi equipaje con los daños referenciados, **SOLICITO** de la compañía de transporte aéreo que representan:

El abono de _____ euros en concepto de indemnización por los daños y perjuicios sufridos y justificados que consistieron en _____

En el caso de que, en un plazo de veinte días no contesten o desestimen la petición que formulo mediante el presente escrito, me veré obligado a ejercitar la pertinente acción judicial en defensa de mis intereses.

Sin otro particular y a la espera de sus noticias, reciban un cordial saludo.

Firma:

Fdo: _____