



Roj: **SJPI 193/2017 - ECLI:ES:JPI:2017:193**

Id Cendoj: **01059420072017100040**

Órgano: **Juzgado de Primera Instancia**

Sede: **Vitoria-Gasteiz**

Sección: **7**

Fecha: **03/03/2017**

Nº de Recurso: **210/2016**

Nº de Resolución: **34/2017**

Procedimiento: **Apelación, Concurso de acreedores**

Ponente: **MARIA TERESA TRINIDAD SANTOS**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

**UPAD MERCANTIL - JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1 DE VITORIA-GASTEIZ**

**MERKATARITZA-ARLOKO ZULUP - GASTEIZKO MERKATARITZA-ARLOKO 1 ZENBAKIKO EPAITEGIA**

AVENIDA GASTEIZ 18 3ª planta - C.P./PK: 01008

TEL.: 945-004877

FAX: 945-004827

NIG PV/ IZO EAE: **01.02.2-16/008854**

NIG CGPJ / IZO BJKN : **01059.47.1-2016/0008854**

Procedimiento / *Prozedura* : **Juicio verbal / Hitzezko judizioa 210/2016 - I**

Materia: TRANSPORTES

Demandante / *Demandatzailea* : Santiago

Abogado/a / *Abokatua* : ALVARO AZCARRAGA GONZALO

Procurador/a / *Prokuradorea* :

Demandado/a / *Demandatua* : AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES

Abogado/a / *Abokatua*:

Procurador/a / *Prokuradorea* :

**SENTENCIA Nº 34/2017**

En Vitoria, a 3 de marzo de 2017.

Vistos por mí, M<sup>a</sup> Teresa Trinidad Santos, Magistrada-Juez del Juzgado de lo Mercantil de Vitoria-Gasteiz, los presentes autos del Juicio Verbal 210/16, sobre reclamación de cantidad en transporte aéreo, entre partes, de una como demandante, Santiago , en su propio nombre y representación y sin asistencia del Letrado Álvaro Azcárraga Gonzalo, y de otra, como demandada, AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES, en su propio nombre y asistida de la Letrada Elena Marcos Sancho, se procede a dictar la presente Sentencia.

#### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO** .- Santiago interpone demanda de Juicio Verbal contra la compañía aérea AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES, en la que tras alegar los hechos y fundamentos de derecho que ha estimado oportunos termina solicitando que se dicte sentencia en la que se condene a la demandada a abonar al demandante la cantidad de 1.400 euros mas intereses y costas.

**SEGUNDO** .- Admitida a trámite la demanda se emplazó a la demandada para contestar lo que verificó oponiéndose a la petición del actor, solicitando la celebración de vista.



**TERCERO** .- Citadas las partes a la vista del Juicio Verbal, ambas comparecen, se ratifican en sus respectivos escritos y proponen prueba documental. Se admite y el pleito queda visto para sentencia.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO** .- El demandante ejercita acción de resarcimiento de daños y perjuicios por incumplimiento contractual, derivada de contrato de transporte aéreo, por pérdida de equipaje en el transcurso de un vuelo de Madrid a Bangkok con escala en Moscú.

Reclama 1400 euros por la pérdida del equipaje facturado.

**SEGUNDO** .- Hechos.

El demandante contrató un transporte aéreo con la demandada para volar de Madrid a Bangkok el día 29.07.2015 con escala en Moscú, con salida del vuelo NUM000 el 29.07.2015 a las 12.00 horas y llegada a Moscú a las 17.50 horas para enlazar con el vuelo NUM001 con salida a las 19.20 horas y llegada a Bangkok a las 8.30 horas del 30.07.2015 (doc. 2).

El demandante facturó su equipaje y llegado a su destino no le fue entregado por la compañía aérea. Rellenó el Parte de Irregularidad de Equipaje (PIR), sin que haya llegado a recuperar la maleta facturada, con un peso de 9 kg (doc. 2 y 3 demanda).

**TERCERO** .- El demandante invoca en su demanda el Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999, concretamente sus artículos 17 y 22 .

El primero dispone en sus apartados 2, 3 y 4:

2. 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. Sin embargo, el transportista no será responsable 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.

3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintidós días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término «equipaje» significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.

El segundo, en su apartado 2: 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, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.

La Sentencia TJUE (Sala Tercera) de 6 de mayo de 2010 , declara que el término «daño», del 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.

Por tanto, las dudas que suscitaba la redacción de la demanda y por las que fue preguntado el demandante en el acto de la vista quedan despejadas. Se reclaman 1400 euros por los daños materiales derivados de la pérdida del equipaje, cantidad calculada conforme al cambio de los derechos especiales de giro a moneda europea, de acuerdo con la actualización de la cuantía máxima prevista en el art. 22.2, hecha por la Organización de Aviación Civil Internacional, conforme a lo dispuesto en el art. 24 del citado Convenio, con efecto desde el 30 de diciembre de 2009. En concreto, ha sido incrementado a 1.131 DEG (BOE 17 de diciembre de 2010).

La demandada en realidad no llega a negar la pérdida del equipaje, lo que hace es oponerse a la suma reclamada por entenderla excesiva; manifiesta que no es aplicable al caso el Convenio de Montreal sino el Convenio de Varsovia de 12.10.1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 28.09.1995 que no establece el importe máximo indicado sino el resultante de multiplicar 250 francos franceses por kilogramo de equipaje



y además el demandante no ha hecho ningún esfuerzo probatorio para señalar los enseres que llevaba en la maleta ni los que tuvo que adquirir en sustitución.

Ello excluido que la reclamación extrajudicial previa sea requisito de procedibilidad, pues al margen de la propia demandada habla de "recomendación", el aviso de protesta (art. 31) se refiere a la percepción del equipaje con daño y no a la pérdida y no entrega de equipaje alguno.

**CUARTO** .- En relación a la normativa aplicable, al margen de la nacional constituida por la Ley de Navegación Aérea, art. 98, que señala que el transportista responderá únicamente de la pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia, lo que no deja de ser aplicación de las normas generales en materia de obligaciones y contratos: art. 1101 CC, "quedan obligados a la indemnización de daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren el tenor de aquella"; resultan aplicables los convenios internacionales ratificados por España en relación a transporte aéreo de personas fuera de la UE.

Actualmente la normativa mas importante en la materia que nos ocupa viene referida por el Convenio de Montreal de 28.05.1999, cuyo art. 1 define su ámbito de aplicación : 1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.

2. Para los fines del presente Convenio, la expresión «transporte internacional» significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio.

Pues bien, cierto es que el referido convenio no ha sido ratificado por el Estado ruso ni tailandés, y con ello tendríamos que acudir al Convenio de Varsovia de 12.10.1929, modificado por el Protocolo de la Haya de 28.09.1955, que sí lo han sido y que entraron en vigor en Rusia el 18.11.1934 y 1.08.1963 respectivamente; pero también que realmente la respuesta no podría ser distinta aplicando una u otra normativa.

El Convenio de Varsovia establece en sus artículos 18, 20 y 22, en los apartados que aquí interesan, lo siguiente:

Art. 18: - 1.El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

2.El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

3.El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

El art. 20 : 1.El porteador no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2.En el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en todos los demás aspectos él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Por tanto, en el convenio de Montreal, en caso de pérdida de equipaje facturado se establece un sistema de responsabilidad objetiva, en el que la responsabilidad del transportista deriva del mero hecho de la pérdida cuando el equipaje se encuentra en el ámbito de su custodia y solo se exceptúa en caso de daño proveniente de la propia naturaleza, defecto o vicio del equipaje facturado; prueba que siendo excepción de la regla general y como causa de exoneración de responsabilidad, corresponde a la demandada. Mientras que en el Convenio de Varsovia, la responsabilidad, también con tintes objetivos (la responsabilidad deriva de la pérdida del equipaje cuando se halla bajo su custodia o en el ámbito de su control), la excepción es la prueba -también a cargo de la demandada- de haber tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas, además del daño proveniente de la falta de pilotaje, conducción de la aeronave o de navegación.



Prueba que en este caso no se produce, ni se intenta, por lo que la responsabilidad por pérdida, al menos en este caso, no difiere ya apliquemos el Convenio de Varsovia o el de la Haya.

En materia de importe de indemnización, tampoco la solución podría ser distinta apliquemos uno u otro instrumento internacional. Los dos Convenios establecen unos límites máximos en la indemnización:

En el Convenio de Montreal ¿originario- art. 22.2 , viene constituido por 1.000 derechos de especiales de giro por pasajero. En el Convenio de Varsovia, con arreglo al art. 22 :

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos. En el caso en que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por Convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. En el transcurso de equipajes facturados y de mercancías, la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En este caso el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a cinco mil francos por viajero.

4. Las sumas más arriba indicadas se considerarán como refiriéndose al franco francés, integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

La existencia de topes cuantitativos de responsabilidad en este ámbito supone una constante en la normativa del transporte aéreo que responde a la realidad económica del mercado y a la necesidad de garantizar una proporcionalidad en este sector, en el que se produce un tráfico en masa, entre las tarifas que se cobran y los riesgos que se asumen, y se esté o no de acuerdo con su conveniencia o, si se quiere, de su injusticia, es un asunto que no cabe someter a discusión por tratarse de "lege data".

Sin perjuicio de que se trata efectivamente de un límite máximo, no una cuantía indemnizatoria fija, debe indicarse no obstante que el límite previsto en el convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de la Haya de 1955, debe entenderse actualizado, pues lógicamente no podemos aplicar en el año 2017 unas cuantías estimadas del año 1955, y esta actualización nos lleva a la misma solución de los 1131 DEG ¿BOE 17.12.2010-.

Pero ciertamente se trata de límites máximos que no cabe aplicar automáticamente, sin un mínimo esfuerzo probatorio siquiera indicando y probando bien el objeto y duración del viaje, enseres adquiridos en sustitución de los que se llevaban en la maleta extraviada¿.en fin, una mínima argumentación y actividad probatoria por parte del demandante. En esta materia ¿prueba del contenido de las maletas- la S. AP de Madrid sección 28ª, de 21.04.2014 , dice:

"Como señalamos en nuestra sentencia de 13 de enero de 2011 , que reitera pronunciamientos anteriores:

[...] las especiales circunstancias que concurren en relación al equipaje obligan a prestar especial atención al principio de razonabilidad en materia de prueba, ya que resulta imposible para cualquier pasajero acreditar cual es el contenido del equipaje. Conforme al criterio jurisprudencial de la "normalidad" en la valoración de la prueba, entendiendo por tal la "aplicación de las reglas de la lógica, de la racionalidad propia de las máximas de experiencia deducidas del proceder del común de las gentes ante una situación concreta y determinada" ( Sentencia del TS de 20 de julio de 2006 , con cita de las de 14 de mayo de 1994 y 11 de diciembre de 1995 ), aquellos acontecimientos que se desarrollan cotidianamente con arreglo a patrones similares no deben ser sometidos a exigencias de prueba rigurosa y sí, en cambio, aquellos otros hechos que, por distanciarse del curso ordinario del acontecer de las cosas, se aparecen como anómalos, infrecuentes o atípicos ( Sentencias del TS de 13 de enero de 1951 , 18 de octubre de 1966 , 24 de abril de 1987 y de 19 de julio de 1991 , 15 de julio de 1999 , 30 de noviembre de 2000 , 4 de noviembre de 2004 , 11 de octubre y 7 de diciembre de 2005 , y 2 de febrero de 2006 , entre otras)".

Aún contando con la dificultad probatoria indicada, ninguna argumentación y prueba se hace por parte del demandante de cara a justificar mínimamente la cuantía indemnizatoria reclamada. Con ello, sin embargo, no puede sin mas desestimarse al demanda, pues la responsabilidad objetiva ¿o cuasiobjetiva- de la norma y la propia lógica de entender que quien viaja a un país **extranjero** y lejano (Tailandia, con escala en Moscú) precisa de enseres, ropa, calzado para una estancia digna, sea cual sea la duración del viaje, finalidad o motivo del mismo y estación ¿verano, invierno¿- en la se viaje, exige hacer una estimación aproximativa de lo que podría



llevarse en una maleta de 9 kg de peso, además del mismo valor de la maleta. En esta tesitura y valorando precisamente la lejanía del destino ¿que indica una estancia si no prolongada al menos no fugaz o breve-, fuera de la UE y de países de nuestro entorno en los que costumbres, hábitos de vestimenta, necesidades¿ son muy distintas, estimo ajustada una cuantía de 500 euros.

A dicha cantidad debe añadir, en virtud de lo dispuesto en el art. 1100 y 1108 CC , el interés legal del dinero desde la intimación judicial (interposición de la demanda el 29.06.2016) hasta el pago íntegro; interés legal del dinero que se incrementará en dos puntos a partir de la presente sentencia conforme al art. 576 LEC .

**CUARTO** .- La estimación parcial de la demanda implica que cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad ( art. 394 LEC ).

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

## FALLO

ESTIMANDO PARCIALMENTE la demanda interpuesta por Santiago contra AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES

CONDENO a la demandada a abonar al demandante la cantidad de 500 euros mas el interés legal del dinero desde la interposición de la demanda (29.06.2016) hasta el pago, sin perjuicio de los intereses del art. 576 LEC desde la presente sentencia.

Cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad.

Contra esta resolución no cabe ulterior recurso ( art. 455 LEC ).

Así por esta sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

**PUBLICACIÓN** .- Dada, leída y publicada fue la anterior sentencia por la Sr/a. MAGISTRADO que la dictó, estando la mismo/a celebrando audiencia pública en el mismo día de la fecha, de lo que yo, la Letrada de la Administración de Justicia doy fe, en VITORIA-GASTEIZ, a 3 de marzo de 2017.