

## 1.6. Responsabilidad Civil

### *LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A LOS EQUIPAJES EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL.*

por

LOURDES TEJEDOR MUÑOZ  
*Profesora Titular de Derecho Civil UNED*

## I. INTRODUCCIÓN

De acuerdo a la información proporcionada por la Asociación de Aerolíneas Europeas, sus empresas afiliadas transportaron 290,8 millones de pasajeros hasta el mes de octubre, equivalente a un 4,5 más que en el mismo período del año anterior (1). El hecho de que cada vez utilicemos más el transporte aéreo (2) para realizar nuestros desplazamientos, pone de relieve la importancia del tema.

Sin perjuicio de la intensa problemática que se produce en relación con la responsabilidad en el transporte aéreo, voy a centrarme exclusivamente en uno de los supuestos, que con más frecuencia se dan cuando emprendemos un viaje en avión, y que generan más conflictividad práctica, me refiero, como ya he anunciado, a los derechos de los pasajeros ante la pérdida y los daños materiales causados en el equipaje.

Parte del problema, como ha puesto de manifiesto la Comisión del Parlamento Europeo, reside en que «los pasajeros no conocen sus derechos, por lo que no pueden exigir su cumplimiento» (3).

Es preciso, antes de entrar en el fondo del asunto, señalar qué debe entenderse por transporte internacional según los Convenios Internacionales: «es todo aquel transporte en el que el punto de partida y el punto de destino (haya o no interrupción en el transporte o trasbordo), estén situados en el territorio de dos Estados Partes o en el territorio de un Estado Parte, con tal de que se prevea una escala intermedia en el territorio de cualquier otro Estado sea o no Parte» (4).

En el ámbito de la responsabilidad en el transporte aéreo es preciso establecer ante todo una distinción esencial. Equipaje facturado y equipaje de mano.

---

(1) Noticia publicada el 16 de diciembre de 2006 en [www.avioglobal.com](http://www.avioglobal.com).

(2) Por ejemplo, el pasado mes de noviembre, Iberia transportó un 17 por 100 más de pasajeros en las rutas de largo radio, crecimiento que también se intensificó en el sector doméstico, donde el coeficiente de ocupación siguió su trayectoria ascendente y se situó en un 73,1 por 100, 3,1 puntos más que en noviembre de 2005. Noticia publicada en 15 de diciembre de 2006 en [www.avioglobal.com](http://www.avioglobal.com).

(3) Comunicación de la Comisión y el Consejo de los pasajeros aéreos en la Unión Europea. COM/2000/035 final. Por lo que la Comisión, según se refleja en la propia comunicación, se anuncia una campaña para que los pasajeros tengan conocimiento de los derechos creados por la normativa comunitaria, y que empieza y tiene como elemento central con la publicación y exposición de una carta de derechos en los aeropuertos comunitarios.

(4) Artículo 1 del Convenio de Varsovia y Convenio de Montreal.

El equipaje facturado es el que viaja en la bodega del avión. Existe una limitación en cuanto al peso permitido, según se trate de vuelos nacionales e internacionales. Normalmente, en vuelos nacionales (5): 20 kilos en clase turística o económica y 30 kilos en clase preferente o primera clase, y en vuelos internacionales es igual excepto en Estados Unidos, Canadá y otros países americanos, que el límite está en el número de bultos o piezas. Generalmente, se puede pagar por exceso de equipaje.

El equipaje de mano es el que está permitido llevar a bordo de la cabina del avión por las compañías. Actualmente, con el objeto de reforzar las medidas de seguridad de los aeropuertos europeos, se ha establecido una nueva normativa, por la que se ha restringido, ante el riesgo creciente de la utilización de explosivos, la cantidad de líquidos que los pasajeros pueden llevar en los controles del aeropuerto Reglamento (CE) número 1546/2006 de la Comisión de 4 de octubre de 2006 (6), que modifica el Reglamento (CE) número 622/2003 de la Comisión de 4 de abril de 2003 (7), por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea.

## II. DAÑOS QUE SE PUEDEN RECLAMAR

En los vuelos internacionales hay que tener en cuenta si rige el Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado el 12 de octubre de 1929 y ratificado por España el 31 de enero (8). Vigente para los países que no han suscrito el Convenio de Montreal (9). O si rige el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, que entró en vigor para la Comunidad Europea el 28 de junio de 2004 (10).

Si rige el Convenio de Varsovia la cuestión está contemplada en su artículo 18.1: «El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados, cuando el hecho se produzca durante el transporte aéreo», y en el artículo 19 del mismo que establece que: «El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de ...equipajes».

---

(5) Puede variar este límite de unas compañías a otras.

(6) DO L 288/6, de 17 de octubre de 2006. Que ha entrado en vigor el 6 de noviembre del presente año, veinte días después de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Amplía la lista de artículos prohibidos y establece unas nuevas normas sobre determinados productos que se pueden llevar en el equipaje de mano. A partir del 6 de mayo del 2007 se reducirá el tamaño de los bultos individuales que no pueden exceder de unas determinadas medidas (56 cm por 45 cm por 25 cm, incluyendo cualquier elemento del mismo).

(7) DO L 89 de 5 de abril de 2003. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) número 240/2006 (DO L 40 de 11 de febrero de 2006). Establece la obligación de poner a disposición de los pasajeros u usuarios la lista de artículos prohibidos.

(8) Publicado en la Gaceta de Madrid, número 233, de 21 de agosto de 1931.

(9) También deviene aplicable el Convenio de Varsovia para los hechos ocurridos antes de la entrada en vigor del Convenio de Montreal.

(10) La Comunidad Europea firmó dicho Convenio el 9 de diciembre de 1999 y por Decisión del Consejo, 2001/539 de 5 de abril de 2001, se aprobó y fue publicado en el DOCE número 194/39, de 18 de julio de 2001. BOE número 122 de 20 de mayo de 2004.

Se trata de una responsabilidad subjetiva con inversión de la carga de la prueba de la que sólo puede exonerarse si demuestra que tanto él como sus dependientes tomaron las medidas necesarias para impedir el daño o les fue imposible tomarlas. El daño podrá ser patrimonial o moral, nosotros sólo nos vamos a detener en la categoría de daño material.

Es necesario advertir, como decíamos, que la compañía aérea queda liberada de indemnizar si prueba que ella y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño provocado por el retraso o que les fue imposible adoptarlo. Además, el porteador en el transporte de equipaje no es responsable (11) 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 (art. 20 del CV).

A la hora de cuantificar los daños no pueden desconocerse los límites establecidos en el citado Convenio, siendo necesario distinguir:

1. Si el equipaje está facturado. El porteador es responsable del daño producido cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo. Debemos entender que este último comprenderá el período durante el cual los equipajes se hallen bajo la custodia del porteador, bien sea en un aeródromo o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera del aeródromo. Se establece un límite en la cuantía de la indemnización. Dicho límite puede ser superior si se hace una declaración especial de valor mediante el pago de una tasa complementaria, lo que nos obliga a diferenciar, según que haya o no previa declaración de valor.

Sin previa declaración de valor: El transportador es el responsable de la pérdida, daño o retraso de equipajes, hasta un límite en la cuantía de la indemnización (12). Límite que está fijado en la suma de 17 DEG por kilogramo, artículo 22 del CV.

---

(11) Es necesario resaltar que el porteador no puede quedar exonerado ni atenuada su responsabilidad si el daño proviene de su dolo o falta (art. 25 CV).

(12) Límites indemnizatorios:

En el caso de equipajes facturados, el límite de la responsabilidad del porteador se establece en 250 francos por kilogramo. Cada franco equivale al valor de 65,5 miligramos de oro con ley de novecientas milésimas de fino, conforme al artículo 22.2 CV.

Modificado por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, que establece que en caso de pérdidas, averías o retrasos de una parte del equipaje facturado o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando sea de una parte del equipaje facturado o de un objeto en ellos contenido, afecte el valor de los otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad (art. 22.1.b).

En el caso de equipajes facturados, el Protocolo de Montreal de 1975, número 1, establece el límite en la suma de 17 DEG por kilogramo. Dicho límite puede ser superior si se hace una declaración especial de valor mediante el pago de una tasa complementaria. En estos casos, si se produce el daño o la pérdida, el porteador tendrá que pagar el importe de la suma declarada, salvo que se pruebe que es superior al real (art. 22.2).

En el caso de los objetos cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a 5.000 francos por viajero. El Protocolo de Montreal de 1975, número 1, establece el límite en la suma de 332 DEG por kilogramo.

Declara aplicable la limitación prevista en el artículo 22 del Convenio de Varsovia, por ejemplo, la sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Alicante, recurso número 2/2004, de 3 de enero de 2005 (AC 2005/5), aunque el caso concreto de la falta de determinación del peso del equipaje hizo que se señalara como indemnización la cantidad reconocida como debida por la parte demandada. Y la sentencia de 25 de julio de 2005, de la Audiencia Provincial de Asturias, número 309/2005 (00272/2005), que fija los límites establecidos en el CV para los daños materiales, al no haber previa declaración del valor de su contenido ni concurrir dolo o culpa del transportista.

Con previa declaración de valor, en estos casos si se produce daño o la pérdida del equipaje, el porteador tendrá que pagar el importe de la suma declarada, salvo que se pruebe que es superior al real.

Si el equipaje no está facturado. En el caso del llamado equipaje de mano, es decir, aquellos objetos cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a 332 DEG por pasajero (13), conforme establece el artículo 22.3 modificado por el Protocolo de Montreal.

Si rige el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, que entró en vigor para la Comunidad Europea el 28 de junio de 2004, podemos distinguir:

A) En cuanto a los daños ocasionados por retraso del equipaje:

Se establece que el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte de equipajes (art. 19 CM). Pero inmediatamente se aclara que el transportista no será responsable del daño ocasionado: si prueba que él o sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas.

En suma, no serían responsables si pudieran demostrar que han hecho todo lo posible para evitar los daños, parece por tanto que sólo es responsable si actuó negligentemente (art. 19 CM).

B) En cuanto a los daños del equipaje por destrucción, pérdida o avería:

En primer lugar, conviene distinguir entre daños (por destrucción, pérdida o avería o por retraso), según se trate de equipaje (14) facturado y no facturado, ya que la responsabilidad es diferente:

1. En cuanto al equipaje facturado, el transportista es responsable del daño, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Por tanto, se establece una responsabilidad objetiva.

Ahora bien, esta regla tiene excepciones, pues no es responsable: A) Cuando el daño se deba a la naturaleza, defecto o vicio del equipaje. B) Cuando el daño en su totalidad haya sido causado por culpa del pasajero.

En los supuestos en que el transportista admita la pérdida del equipaje o el equipaje perdido llegue pasado los 21 días siguientes a la fecha en la que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

---

(13) La redacción originaria establecía el límite en 5.000 francos (franco francés) por viajero (art. 22.3).

(14) En el presente Convenio, a menos que se indique otra cosa, el término *equipaje* significa tanto facturado como no facturado (art. 17.4 CM).

2. En cuanto al equipaje no facturado, y objetos personales, sólo responde si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes (15). Estamos ante una responsabilidad subjetiva.

La responsabilidad del transportista se traduce en una indemnización que se limita (16) a una cantidad determinada.

En cuanto a la responsabilidad en caso de daños por destrucción, avería, retraso y pérdida de equipajes facturados, la responsabilidad del transportista se limita (límite universal) a 1.000 DEG por pasajero.

Dado que el límite de responsabilidad de 1.000 DEG es relativamente bajo, se permite que los pasajeros puedan acogerse a un límite más elevado, realizando una declaración especial de valor en el momento de facturar el equipaje (una declaración del valor de la entrega de éste en el lugar de destino), pagando una suma suplementaria. (Es decir, se podrá pedir que se efectúe un pago suplementario a la compañía aérea para cubrir el riesgo suplementario.) En cuyo caso el transportista está obligado a pagar una suma que no exceda 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.

En este sentido, la sentencia de 9 de enero de 2006, de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife, recurso número 551/2005 (AC 2006/550), establece que: «Acreditada la pérdida de una maleta, el importe de la indemnización se encuentra señalada en el artículo 22 CM, que la limita a 1.000 derechos especiales de giro (DEG), a menos que el pasajero haya hecho una declaración especial del valor de la entrega del equipaje, que en este caso no se produjo, considerando el artículo 23 del mismo Convenio que las sumas expresadas en derechos especiales de giro se refieren a este derecho definido por el Fondo Monetario Internacional, cuya conversión en las monedas nacionales se hará conforme al valor de dichas monedas especiales en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia; el valor unitario del DEG en 2005 es de 1 DEG = 1,2042 €, de manera que la indemnización debe alcanzar la cantidad de 1.204,20 € (más los intereses legales desde la reclamación judicial en virtud de lo dispuesto en los arts. 1.100 y 1.108 del Código Civil), cantidad que por lo demás se considera proporcionada en función de las facturas aportadas por el actor sobre el importe del contenido del equipaje (incluyendo el de la maleta perdida) que se corresponde con el que usualmente se utiliza en función de las características del trayecto realizado».

Conviene señalar que los límites no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad, y sabiendo que probablemente causaría daño. O en el caso de que se hayan pactado, como veremos, límites más altos o se hayan suprimido. Existe la posibilidad de modificar estos límites, estableciendo una cobertura superior o ilimitada (17).

---

(15) Conforme a los artículos 17.2 y 3 del CM.

(16) Los límites no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño o con temeridad, y sabiendo que probablemente causaría daño. Ahora bien, estos límites no son obstáculo para que el tribunal acuerde además de conformidad con la propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos en los que haya podido incurrir el demandante.

(17) Artículo 25 CM.

### III. FORMA DE EJERCITAR LAS RECLAMACIONES DE DAÑOS SOBRE EQUIPAJES

#### 1. RECLAMACIONES EXTRAJUDICIALES

En los supuestos en que se quiera reclamar daños por equipajes es necesario saber que es imprescindible hacer lo que el Convenio llama el aviso de protesta oportuno (18). Consiste en que el pasajero perjudicado por considerar que se han producido daños o retraso en el equipaje, proteste dentro de los plazos señalados.

Por otro lado, es preciso señalar que se presume, *iuris tantum*, es decir, salvo prueba en contrario, que si al recibir el equipaje facturado no protesta el destinatario es que ha sido entregado en buen estado.

Es necesario destacar que las compañías aéreas comunitarias o sus agentes de asistencia en tierra disponen de un impreso denominado parte de irregularidades de equipajes (PIR), que debe cumplimentarse para hacer constar las incidencias y para la tramitación por la compañía aérea.

Su importancia es tal que si no se protesta (por escrito) (19) dentro de los plazos señalados, no se podrá ejercer acciones judiciales contra el transportista, salvo que haya habido fraude por parte del transportista.

En el CV no se exigía una forma específica de canalización de tal protesta, de ahí que según la sentencia de 25 de julio de 2005, de la Audiencia Provincial de Asturias, número 309/2005 (00272/2005) haya de reputarse cumplida la misma con el parte de irregularidad de equipaje prestado por la compañía, sin que la falta de cumplimentación del cuestionario facilitado por la Compañía demandada pueda oponerse.

En el mismo sentido, y aplicando el Convenio de Montreal, la sentencia de 9 de enero 2006, de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife, recurso número 551/2005 (AC 2006/550), que contempla el supuesto de pérdida de una maleta, considerada que es suficiente la reclamación que se hizo el mismo día del vuelo en el aeropuerto de destino, con el impreso correspondiente que se le suministró por la demandada, siendo indiferente que se rellenara por el propio actor o por un empleado de la demandada. Esta sentencia, para dar cumplimiento al aviso de protesta oportuno, considera en su fundamento tercero que: «Se ha producido la pérdida del equipaje facturado (tanto por el hecho de que el transportista ha admitido su pérdida como por la circunstancia del transcurso de veintiún días computados desde que el equipaje debió de haber llegado), y el actor formuló la correspondiente reclamación por la falta de recepción en el momento en que la advirtió, reclamación que se extendió por escrito en el impreso que fue suministrado por la misma compañía; ante la realidad incuestionada de esta reclamación, es indiferente que se rellenara por el propio actor o por un empleado de la demandada, que la suscribiera o no con su firma y que rellenara el cuestionario adjunto al mismo con los artículos más significativos del equipaje, pues aunque éste fuera requerido por

---

(18) Vid., artículo 26 del CV. Contempla la presentación de la protesta inmediata para los equipajes averiados en el plazo de siete días, y de 21 en caso de retraso de los mismos para poder proceder a la posterior reclamación de daños en el equipaje. Y artículo 31 del CM.

(19) La forma establecida para realizar la protesta deberá hacerse por escrito, según el artículo 31 CM.

la compañía, no puede erigirse en un presupuesto unilateralmente impuesto de la procedencia de la reclamación. Por lo demás, habría que precisar que las comunicaciones posteriores remitidas por la vía de correo electrónico, más allá de su contenido literal y que aludían al número de referencia de la reclamación formulada, son expresivas de una actitud inequívoca del actor de insistir en su reclamación y protesta ante la compañía demandada, siendo por lo demás lógico y razonable que el pasajero, que no tiene que tener un conocimiento exacto de sus derechos en tal supuesto, pretendiera saber los criterios de la compañía para establecer la indemnización correspondiente; la compañía se desentendió de esa petición y no atendió a la reclamación ni ofreció ninguna cantidad por la pérdida producida».

Plazos para ejercitar las acciones extrajudiciales:

En el caso que se produzcan daños, retrasos o pérdida del equipaje, deben sujetarse las reclamaciones a unos plazos concretos (20), que son los siguientes:

En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de haber sido notada la avería, y como máximo en el plazo de siete días si el equipaje es facturado a partir de la fecha de su recibo.

En caso de retraso, la protesta deberá hacerse dentro de los 21 días a partir de la fecha en que el equipaje se haya puesto a su disposición.

Debe observarse que no está contemplado el supuesto de pérdida total del equipaje.

## 2. RECLAMACIONES JUDICIALES

En los casos de reclamaciones sobre equipajes es necesario, como hemos puesto de manifiesto, que el pasajero haya reclamado previamente de forma extrajudicial.

Plazos para ejercitar las acciones por reclamación de daños:

El plazo es de dos años contados a partir de la llegada a la aeronave a su destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte (21). La forma de calcular el plazo se determina por la Ley del Tribunal que conoce el caso (22).

Varias son las cuestiones que se discuten en torno al plazo: una la propia naturaleza del plazo y otra el momento del inicio del cómputo del mismo.

En cuanto a si se trata de un plazo de caducidad, como establece el CV (23), o de prescripción, como dice el CM. Se trata de un plazo de caducidad (24), pasado el cual se pierde el derecho a pedir indemnización.

Nuestra jurisprudencia se ha mostrado vacilante. Lo califica de plazo de prescripción, pese a denominarse en el CV de caducidad, la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 10 de junio de 1999 (AC 1999/7353). Lo

---

(20) Los plazos señalados en el CM (art. 31) coinciden con los señalados en el CV (art. 26), modificado por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955.

(21) Para el ejercicio de las acciones de responsabilidad se establece el mismo plazo en el CV que en el CM, siendo igual también la forma de calcular el plazo.

(22) Artículo 35.2 CM y artículo 29.2 CV.

(23) Artículo 29.1 CV.

(24) Pese a que en el convenio se utilice el término de prescripción (art. 35.1 CM).

califica de plazo de caducidad la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia, número 648/2004, de 20 de octubre (*JUR* 2005/31372); la sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya, número 404/2005, de 1 de septiembre (*AC* 2005/2269).

En cuanto al inicio del cómputo, algunas sentencias reconocen que el artículo 29 del CV se remite a la Ley del Tribunal que debe conocer el asunto, y que en el caso de España el inicio del cómputo sería en el momento que el perjudicado pudo iniciar la acción, artículo 1.969 del Código Civil, tal y como hace la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de diciembre de 1990 (25) (*RJ* 1990/10282). Otras, consideran que el artículo 29 del CV se ocupa de regular el modo de computar el plazo de dos años y no de fijar el momento en que debe iniciarse el cómputo del mismo, caso de la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, número 35/2004, de 10 de diciembre.

#### IV. JURISDICCIÓN COMPETENTE. ELECCIÓN DEL FUERO POR PARTE DEL PASAJERO

Una de las cuestiones que revisten más interés es, sin duda, la determinación de la jurisdicción competente para que el demandante pueda interponer las acciones (26) en reclamación de sus derechos. Se establece la posibilidad de que el demandante elija el órgano jurisdiccional en el territorio de uno de los Estados partes entre el lugar del:

- Domicilio del transportista.
- Domicilio de la oficina principal del transportista.
- Domicilio de la oficina donde se haya celebrado el contrato.
- Del destino del transporte aéreo internacional efectuado (art. 33.1 CM).

En definitiva, se establece una prelación sin orden para la elección del fuero. Por otro lado, se entiende que toda cláusula o acuerdo particular que modifique las reglas relativas a la jurisdicción serán nula (art. 50 CM).

#### RESUMEN

##### *DAMNOS A LOS EQUIPAJES*

*El presente comentario consiste en analizar el régimen de responsabilidad*

#### ABSTRACT

##### *BAGGAGE DAMAGE*

*This commentary analyses the liability procedure applied to baggage inci-*

---

(25) Establece que «el inicio de la acción debe fijarse desde el momento en que se pudo ejercitar la acción, momento en que se finalizan las conversaciones extrajudiciales que por vía amistosa pretenden resolver el conflicto surgido con ocasión de la pérdida del equipaje, reservándose el derecho a reclamar ante los tribunales».

(26) Según el artículo 28 del Convenio de Varsovia: «la acción deberá suscitarse a elección del demandante en el territorio de una de las Altas partes Contratantes, en el domicilio del porteador, en el domicilio principal de su explotación, o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino. El procedimiento se regulará por la Ley del Tribunal que entiende del asunto».



*que rige en los supuestos en que se produzcan incidencias en el equipaje en el transporte aéreo internacional. Para alcanzar este objetivo, se parte de la diferencia entre equipaje facturado y de mano, señalando ¿cuáles son los daños indemnizables?, para después analizar ¿cuánto se puede reclamar?, y por último nos detenemos en saber ¿cómo se debe reclamar y ante quién? Para ello se realiza un análisis de la jurisprudencia más reciente.*

*To reach this objective, we begin with the difference between checked baggage and carry-ons, specifying what kinds of damage are indemnifiable. We then go on to analyse the question of how much can be claimed in damages, and lastly how and where to file claims. In the process, we conduct an analysis of the most recent jurisprudence.*

**LA DELIMITACIÓN DEL CONTENIDO DE LA LEX ARTIS AD HOC BASE  
DE RESPONSABILIDAD EN EL ÁMBITO SANITARIO.**

por

**JUANA RUIZ JIMÉNEZ**  
*Profesora Titular de Derecho Civil UNED*

**I. INTRODUCCIÓN**

Dentro del amplio abanico de supuestos de responsabilidad civil, la responsabilidad médica adquiere una especial fuerza y relevancia por el objeto de la prestación «el paciente». El panorama jurídico ha cambiado y aunque no es el óptimo, la tendencia camina hacia una mayor protección del enfermo en todos los ámbitos, prueba de ello es la inclusión de la actividad sanitaria en la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios del año 1984, la más reciente, la Ley 41/2002, reguladora de la autonomía del paciente y de derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica (1).

Se ha observado un aumento de demandas en el ámbito sanitario, efecto posible, en primer lugar, de un mayor conocimiento por la sociedad en general y por el ciudadano en particular, de los derechos que le asisten. En segundo lugar y como consecuencia de lo anterior, las vías o caminos que se le ofrecen al paciente en nuestro derecho positivo (2). De tal forma que si el

---

(1) BOE núm. 274 de 15 de noviembre.

(2) Muestra de ello, entre otros, son los artículos 9 y 10 de la Ley 14/1986, General de Sanidad (Modificada por Ley 25/1990 del Medicamento, por Ley 55/99 y por Ley 62/2003, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Parcialmente derogada por Ley 41/2002, por Ley 16/2003, por la Ley 55/2003 y por la Ley 62/2003).

El artículo 9 establece que *Los poderes públicos deberán informar a los usuarios de los servicios del sistema sanitario público, o vinculados a él, de sus derechos y deberes.*

Y, el artículo 10 especifica una serie de derechos del paciente. *Todos tienen los siguientes derechos con respecto a las distintas Administraciones Públicas sanitarias: 1. Al respeto a su personalidad, dignidad humana e intimidad, sin que pueda ser discriminado por razones de raza, de tipo social, de sexo, moral, económico, ideológico, político o sindical. 2. A la información sobre los servicios sanitarios a que puede acceder y sobre los*