



# ¿La definitiva armonización jurisprudencial de los daños al equipaje en España?

Antes de la crisis del coronavirus viajaban anualmente más de 4.000 millones de pasajeros por el mundo transportando consigo más de 4.600 millones de maletas de las que un 0,6% no llegaban a su destino correctamente junto a sus propietarios, lo cual derivaba en reclamaciones por los daños sufridos por esos más de 27 millones de equipajes

En este artículo trataremos la más reciente jurisprudencia europea al respecto del régimen de responsabilidad y el derecho a indemnización que tienen los pasajeros europeos – regulados en el Convenio de Montreal<sup>1</sup> – cuando, desafortunadamente, su equipaje se ve afectado por un incidente de esta naturaleza.

Y es que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE) resolvió el pasado 9 de julio del 2020 una cuestión prejudicial (asunto C-86/19) que había sido elevada por el Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona en 2018 y que, en esencia, solicitaba una doble interpretación: en primer lugar, aclarar si en los casos de pérdida definitiva de equipaje la aerolínea debe abonar el máximo indemnizatorio previsto por el Convenio de Montreal o si, por el contrario, esa cantidad debe ser moderada por los juzgados en función del daño provocado al pasajero en cada caso particular; y, en segundo lugar, y para el supuesto de que no se debiera indemnizar la cuantía máxima anteriormente referida, aclarar qué método debe seguirse para calcular el importe a percibir por los pasajeros en concepto de indemnización.

Antes de continuar con el análisis de la sentencia conviene recordar tres cuestiones:

- En primer lugar, el contenido del artículo 22 del Convenio de Montreal, que bajo la rúbrica "*Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga*" establece lo siguiente:

"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 segundo lugar, que el Derecho Especial de Giro (DEG) es una unidad de cuenta que se creó por el Fondo Monetario Internacional en 1969 y que se calcula en base al valor del yuan, el euro, la libra esterlina, el yen y el dólar estadounidense, y que los 1.000 DEG del Convenio de Montreal fueron actualizados a 1.288 DEG el 28 de diciembre de 2019.
- Y en tercer lugar, que a pesar de que el contenido de este artículo ya había sido interpretado por el Alto Tribunal europeo (asuntos Walz C-63/09 y Espada Sánchez C-410/11), lo cierto es que los tribunales españoles venían todavía dictando sentencias contradictorias al respecto de esta cuestión, por lo que la nueva sentencia comentada en este artículo será recibida con los brazos abiertos por el sector.

1. El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38), y entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004.

De la lectura del artículo del Convenio de Montreal se observa que dispone un régimen de responsabilidad que establece una limitación máxima, pero que no indica nada al respecto de si dicho tope debe ser siempre pagado por el transportista o, en caso contrario, cómo se ha de cuantificarse el daño cuando se produce. Es en este marco, como decíamos, donde surgió la disputa del procedimiento tratado por el juzgado barcelonés y que fue elevada al TJUE para obtener, de una vez por todas, una interpretación que ayude a poner orden en el panorama judicial nacional.

Como cabía esperar, la sentencia dictada por el TJUE el pasado 9 de julio del 2020 es coherente con las anteriores decisiones – y con las conclusiones que había elevado el Abogado General el 11 de marzo de 2020 – que ya habían indicado que el límite del artículo 22 del Convenio de Montreal no establece un derecho de compensación automática para los 1.288 DEG. Esta conclusión se fundamenta en torno a tres ideas que tratamos brevemente a continuación:

Primero, el Tribunal indica no solo que ya se había declarado anteriormente que la responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso "se limita" a 1.288 DEG por pasajero, sino también que el límite previsto en esa disposición constituye una indemnización máxima que no puede corresponder *ipso iure* y a tanto alzado a todo pasajero, ni siquiera en caso de pérdida de su equipaje.

Segundo, que la limitación de la indemnización fijada en el Convenio de Montreal tiene que aplicarse a la totalidad del daño causado, con independencia del carácter material o moral del propio daño salvo que el pasajero haya realizado una declaración especial del valor al entregar el equipaje facturado al transportista.

Y tercero, que debe ser el juez nacional quien determine el daño concreto causado al pasajero con los medios de prueba que aquél despliegue en el procedimiento. En relación con esto, el Tribunal indica que, cuando el pasajero perjudicado no aporte prueba alguna de los daños ocasionados, el juez nacional podrá tomar en consideración datos tales como el peso del equipaje extraviado y la circunstancia de que la pérdida se haya producido durante el viaje de ida o el de vuelta, para evaluar los daños sufridos y fijar así el importe de la indemnización que procede otorgar al pasajero perjudicado.

Si bien ninguno de los argumentos esgrimidos por el TJUE es excesivamente novedoso, lo cierto es que se espera que esta sentencia termine con las resoluciones que aún se veían en algunas plazas españolas donde se imponía a las aerolíneas la indemnización máxima del Convenio de Montreal sin mayor miramiento.

No sería justo sin embargo olvidar mencionar que, al menos en nuestra experiencia, era ya mayoritaria la corriente de nuestra jurisprudencia que venía dictando, en línea con los asuntos Walz C-63/09 y Espada Sánchez C-410/11, que las indemnizaciones de los pasajeros habían de ponderarse, tal y como indicaba por ejemplo el Juzgado Mercantil nº 3 de Valencia en el Juicio Verbal 1196/2018 al denegar la indemnización de 1.500€ solicitada por el pasajero otorgándole 50€ exponiendo que, como indicábamos desde Clyde & Co. en nuestra contestación a la demanda, "el sistema establece un límite indemnizatorio, no una indemnización automática en cualquier caso y circunstancias".

Lo cierto es que, además de unificar la jurisprudencia, este fallo del TJUE traerá Justicia material para este tipo de reclamaciones, pues ha sido y sigue siendo frecuente encontrar reclamaciones de pasajeros al albur de los daños o pérdidas de equipaje solicitaban altísimas indemnizaciones, cuando lo más probable era que en la mayoría de las ocasiones los enseres que transportaban no alcanzaran si quiera el tercio del límite del Convenio de Montreal, sobre todo en los eventos ocurridos durante viajes de estancias cortas como por ejemplo, los de fin de semana.

Por último, no queremos terminar este artículo sin enviar nuestro más caluroso apoyo a toda la industria aeronáutica que tanto está sufriendo en estos días por culpa del Covid-19. Igual que todas las anteriores crisis pasaron, esta también lo hará; esperemos y confiemos que lo haga pronto.



**Diego Olmedo**

Legal Director, Madrid

Diego.Olmedo@clydeco.com

+34 91 793 4519



**Raquel Granado**

Associate, Madrid

Raquel.Granado@clydeco.com

+34 91 793 4520