

› Jurisprudencia

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 6 de mayo de 2010

Daños morales por pérdida de equipaje en el transporte aéreo

La pérdida del equipaje de un pasajero de una compañía aérea en el curso de un viaje de Barcelona a Oporto es el hecho desencadenante de esta cuestión prejudicial. El demandante en el proceso del que trae causa la cuestión, reclamaba una indemnización por la citada pérdida de 3.200 euros: 2.700 por el valor del equipaje y 500 por el daño moral derivado de la pérdida.

La compañía aérea se opuso a la demanda fundándose en que la pretensión indemnizatoria superaba el límite de 1.000 euros previsto en el artículo 22.2 del Convenio de Montreal de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional.

Y precisamente la interpretación de este artículo es el objeto de la cuestión prejudicial que el juzgado de lo Mercantil de Barcelona competente en el asunto remitió al Tribunal del Justicia de la Unión Europea; el juez planteó si el término "daño", al que se refiere el citado artículo 22.2 comprende tanto los daños materiales como los morales por la pérdida del equipaje.

Tras analizar el significado de los términos "préjudice" y "dommage" contenidos en el Convenio, así como la propia finalidad de este último, el Tribunal concluye literalmente que ese término "daño", subyacente al artículo 22.2 del Convenio, 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" y, en consecuencia, el límite de la responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida de equipajes, será a falta de toda declaración, un límite absoluto que comprenderá tanto el daño moral como el material.

SENTENCIA

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación 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, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38; en lo sucesivo, "Convenio de Montreal").

2. Dicha petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. Walz, pasajero de la compañía aérea Clickair, S.A. (en lo sucesivo, "Clickair"), y esta última, acerca de la indemnización del daño resultante de la pérdida del equipaje facturado con ocasión de un transporte aéreo efectuado por esa compañía.

Marco jurídico

La normativa de la Unión

3. El artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (DO L 285, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140. p. 2); en lo sucesivo, "Reglamento n.º 2027/97", dispone:

"El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias. [...]"

4. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97 establece:

"La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad."

El Convenio de Montreal

5. En el párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados contratantes reconocen "la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución".

6. A tenor del párrafo quinto del preámbulo,

"[...] la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo [...]."

7. El capítulo III del Convenio de Montreal se titula: "Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño".

8. El artículo 17 del citado Convenio, titulado "Muerte y lesiones de los pasajeros - Daño del equipaje", dispone:

"1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

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 propios 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."

9. El artículo 22 de dicho Convenio establece los "límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga" en los siguientes términos:

"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 [DEG] 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."

El litigio principal y la cuestión prejudicial

10. El 14 de abril de 2008 el Sr. Walz interpuso una demanda contra Clickair, solicitando que se condenara a esta última a pagarle una indemnización por la pérdida de equipaje que había facturado con ocasión de un transporte aéreo efectuado por esa compañía de Barcelona a Oporto (Portugal).

11. El Sr. Walz reclama una indemnización por importe total de 3.200 euros, 2.700 de los cuales corresponden al valor del equipaje perdido y 500 al daño moral causado por la pérdida.

12. Clickair se opuso a la demanda del Sr. Walz, alegando, en particular, que la indemnización reclamada excedía del límite de la responsabilidad por pérdida de equipaje que el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal fija en 1.000 DEG.

13. Dado que el litigio nace de las condiciones de ejecución de un transporte aéreo realizado por un transportista de la Unión Europea entre dos ciudades situadas en diferentes Estados miembros, el Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Barcelona, que conoce de dicho litigio, ha aplicado el Reglamento n.º 2027/97.

14. El referido Juzgado ha observado que, en lo que atañe a la responsabilidad de los transportistas de la Unión respecto al transporte aéreo de pasajeros y de sus equipajes en el territorio de la Unión, el Reglamento n.º 2027/97 se limita a aplicar las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal. Se ha preguntado por tanto qué interpretación debe darse a algunas de sus disposiciones, entre las que figura el artículo 22, apartado 2, de dicho

Convenio, que establece el límite de la responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de pérdida de equipaje.

15. Sobre ese aspecto, el juez remitente menciona la doctrina de la Audiencia Provincial de Barcelona. En una sentencia dictada el 2 de julio de 2008 ese tribunal estimó que el límite antes señalado no comprende conjuntamente los daños materiales y morales, sino que el daño material está sometido a dicho límite de 1.000 DEG, por una parte, en tanto que el daño moral está sometido a otro límite de igual importe de 1.000 DEG, por otra parte, por lo que el límite total que resulta de la suma de los daños material y moral es de 2.000 DEG.

16. Sin embargo, al no compartir esa interpretación, el juez remitente decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

"El límite de responsabilidad al que se refiere el artículo 22, apartado 2, del Convenio [de Montreal], ¿comprende tanto los daños y perjuicios materiales como los morales derivados de la pérdida del equipaje?"

Sobre la cuestión prejudicial

17. Mediante su cuestión el juez remitente pregunta en sustancia si el término "daño", subyacente al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, que fija el límite de la responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante, en particular, de la pérdida de equipaje, debe interpretarse en el sentido de que comprende tanto el daño material como el daño moral.

18. Con carácter previo hay que recordar que, en lo que atañe a la responsabilidad de los transportistas de la Unión respecto al transporte aéreo de pasajeros y de sus equipajes en el territorio de la Unión, el Reglamento n.º 2027/97, aplicable en el presente caso, da ejecución a las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal. En particular, del artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento resulta que la responsabilidad de los transportistas aéreos de la Unión en relación con los pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad. En consecuencia el juez remitente solicita la interpretación de las disposiciones pertinentes de ese Convenio.

19. El Convenio de Montreal, firmado por la Comunidad el 9 de diciembre de 1999 con fundamento en el artículo 300 CE, apartado 2, fue aprobado en nombre de ésta por la Decisión 2001/539 y entró en vigor, en lo que se refiere a la Comunidad, el 28 de junio de 2004.

20. Dado que las disposiciones de dicho Convenio forman parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación (véanse por analogía la sentencia de 30 de abril de 1974, Haegeman, 181/73, Rec. p. 449, apartados 2, 4 y 5, así como, respecto al Convenio de Montreal, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, CRec. p. I403, apartado 36, y de 22 de diciembre de 2008, WallentinCRec. p. Iapartado 28).

21. Como sea que el Convenio de Montreal no contiene ninguna definición de los términos "préjudice" y "dommage", en su versión en lengua francesa, es preciso destacar de entrada que, habida cuenta del objeto de ese Convenio, que es unificar las reglas relativas al transporte aéreo internacional, los citados términos deben ser objeto de una interpretación uniforme y autónoma, no obstante los diferentes sentidos que se dan a dichos conceptos en los Derechos internos de los Estados parte en dicho Convenio.

22. Siendo así, los términos "préjudice" y "dommage" contenidos en un convenio internacional deben interpretarse según las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión.

23. Al respecto, el artículo 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, que codifica las reglas del Derecho internacional general, precisa que un Tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del Tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin (véanse en este sentido en especial el dictamen 1/91, de 14 de diciembre de 1991, Rec. p. I6079, apartado 14, y las sentencias de 1 de julio de 1993, Metalsa, CRec. p. Iapartado 12; de 2 de marzo de 1999, Eddline EICRec. p. Iapartado 47, y de 20 de noviembre de 2001, Jany y otros, C268/99, Rec. p. Iapartado 35).

24. Hay que precisar en primer lugar que el término "préjudice", que figura a la vez en el título del capítulo III y en el apartado 1 del artículo 17 del Convenio de Montreal, debe ser considerado, a los efectos de la interpretación de ese Convenio, como sinónimo de "dommage", término este último que se menciona en el título y en el apartado 2 del artículo 17 del mismo Convenio. En efecto, de otras versiones lingüísticas auténticas del Convenio de Montreal resulta que un término idéntico ("daño" en la versión en lengua española; "damage" en la versión inglesa) se utiliza indistintamente para designar tanto el "préjudice" como el "dommage", en el sentido de la versión francesa del Convenio. Además, si bien la versión rusa del Convenio, al igual que la versión francesa, utiliza dos términos, a saber "вред" (daño) y "поврждение" (lesión), esos dos términos, dotados de una raíz común y empleados

indistintamente, también deben ser considerados como sinónimos a los efectos de la interpretación del Convenio.

25. A continuación, por lo que se refiere al contexto en el que se menciona el término "préjudice" en el artículo 17 del Convenio de Montreal, procede subrayar, como se ha señalado en el apartado anterior de la presente sentencia, que ese término figura también en el título mismo del capítulo III de ese Convenio, del que forma parte dicha disposición. Por tanto, a falta de indicación en contra en dicho Convenio, debe revestir un sentido idéntico en todas las ocasiones en las que se utiliza dentro de dicho capítulo.

26. Además, el artículo 22 del Convenio de Montreal, que también forma parte de dicho capítulo III y por tanto del contexto pertinente, limita la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, lo que implica que la naturaleza del daño sufrido por el pasajero es irrelevante en este aspecto.

27. Por último, 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 [...]".

28. Las dos facetas del concepto de daño, según resultan de la disposición antes mencionada, que trata precisamente de codificar en su estado actual el Derecho internacional general, pueden considerarse por ese motivo como expresión conjunta del sentido ordinario que debe atribuirse a ese concepto en el Derecho internacional. Además, se debe señalar que nada indica en el Convenio de Montreal que los Estados contratantes hayan querido dar al concepto de daño un sentido especial, y separarse de su sentido ordinario, en el contexto de un régimen armonizado de responsabilidad del Derecho aéreo internacional privado. Así pues, el concepto de daño, según deriva del Derecho internacional general, sigue siendo aplicable en las relaciones entre las partes en el Convenio de Montreal, conforme al artículo 31, apartado 3, letra c), del Convenio sobre el Derecho de los Tratados, citado en el apartado 23.

29. Por consiguiente, debe considerarse que los términos "préjudice" y "dommage", mencionados en el capítulo III del Convenio de Montreal, comprenden los daños tanto de carácter material como moral.

30. Confirman esta conclusión los objetivos que impulsaron la adopción del Convenio de Montreal.

31. En este aspecto debe recordarse que, según el párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados partes en ese Convenio, conscientes de "la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución", decidieron establecer un régimen de responsabilidad objetiva de los transportistas aéreos.

32. Por tanto, en particular respecto al daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado, se presume que el transportista es responsable de ese daño, conforme al artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, "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".

33. Ese régimen de responsabilidad objetiva implica no obstante, como resulta por otro lado del párrafo quinto del preámbulo del Convenio de Montreal, que se preserve un "equilibrio de intereses equitativo", en especial en relación con los intereses de los transportistas aéreos y de los pasajeros.

34. Para preservar dicho equilibrio los Estados contratantes acordaron limitar la responsabilidad a cargo de los transportistas aéreos en determinados supuestos en particular, en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje, a tenor del artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal. La limitación de la indemnización que resulta en esos casos debe aplicarse "por pasajero".

35. De ello se deduce que, en los diferentes supuestos en los que se presume que el transportista es responsable en virtud del capítulo III del Convenio de Montreal, el "equilibrio de intereses equitativo" antes mencionado exige que existan límites claros de indemnización relacionados con la totalidad del daño sufrido por cada pasajero en cada uno de dichos supuestos, con independencia de la naturaleza del daño causado a este último.

36. En efecto, una limitación de la indemnización así concebida permite que los pasajeros sean indemnizados fácil y rápidamente sin que no obstante se imponga a los transportistas aéreos una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, incluso paralizar, su actividad económica.

37. De ello resulta que las diferentes limitaciones de la indemnización mencionadas en el capítulo III del Convenio de Montreal, incluida la prevista en el artículo 22, apartado 2, de dicho Convenio, tienen que aplicarse a la totalidad del daño causado con independencia del carácter material o moral de éste.

38. Además, el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal prevé la posibilidad de que el pasajero haga una declaración especial del valor al entregar el equipaje facturado al transportista. Esa posibilidad confirma que el límite de responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida de equipaje prevista en dicho artículo es, a falta de toda declaración, un límite absoluto que comprende tanto el daño moral como el material.

39. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la cuestión planteada que el término "daño", subyacente al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, 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.

Costas

40. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

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.