CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. JÁN MAZÁK
presentadas el 26 de enero de 2010[1]

1. El Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona ha planteado ante el Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«El límite de responsabilidad al que se refiere el art. 22.2 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, ¿comprende tanto los daños y perjuicios materiales como los morales derivados de la pérdida del equipaje?»

2. El órgano jurisdiccional remitente considera que la respuesta del Tribunal de Justicia a esta cuestión es necesaria para poder pronunciarse sobre la demanda presentada por el Sr. Walz contra la compañía aérea Clickair, S.A. (en lo sucesivo, «compañía Clickair»), en la que se reclama una indemnización por la pérdida de una maleta.

3. El extravío se produjo el 4 de junio de 2007 con motivo de un vuelo de Barcelona a Oporto efectuado por la compañía Clickair. El Sr. Walz facturó la maleta en dicho vuelo, pero, al llegar a Oporto, no se le devolvió la maleta facturada.

4. El Sr. Walz reclama una indemnización de un total de 3.200 euros, de los cuales 2.700 euros corresponden al valor del equipaje perdido y 500 euros a los daños morales causados por dicha pérdida. La compañía Clickair discute la cuantía de la indemnización reclamada, por estimar que supera el límite de responsabilidad por la pérdida de equipaje establecido en el artículo 22, apartado 2, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»).

5. Tras observar que el Convenio de Montreal no distingue en función del tipo de

1 — Lengua original: francés.

daños a los que se refiere la responsabilidad del transportista, el órgano jurisdiccional remitente parte de la hipótesis de que el límite de responsabilidad del transportista debería comprender tanto los daños y perjuicios materiales como los morales. Sin embargo, señala que el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal admite varias interpretaciones. En particular, hace referencia a la sentencia de 2 de julio de 2008 de la Audiencia Provincial de Barcelona, en la que se interpreta que el límite de responsabilidad por la pérdida de equipaje establecido en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal no comprende daños materiales y daños morales conjuntamente, sino que los daños materiales están sometidos a un límite y los daños morales a otro, de la misma cuantía. [2]

6. Han presentado observaciones escritas ante el Tribunal de Justicia la parte demandante en el litigio principal, la parte demandada en el litigio principal y la Comisión. La parte demandada en el litigio principal solicitó al Tribunal de Justicia la celebración de una vista, que tuvo lugar el 10 de diciembre de 2009, en presencia de los representantes de la parte demandada en el litigio principal y de la Comisión.

2 — En la vista ante el Tribunal de Justicia, el representante de la parte demandada en el litigio principal ha indicado que la Audiencia Provincial de Barcelona ha cambiado posteriormente su opinión a este respecto, para considerar que el límite de responsabilidad abarca tanto el perjuicio moral como el perjuicio material.

Marco jurídico

Convenio de Montreal

7. El Convenio de Montreal [3] es el resultado de la Conferencia diplomática internacional de Derecho aéreo celebrada en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999. Fue suscrito por la Comunidad el 9 de diciembre de 1999 sobre la base del artículo 300 CE, apartado 2, antes de ser aprobado mediante Decisión del Consejo de 5 de abril de 2001. [4] Por lo que respecta a la Comunidad, entró en vigor el 28 de junio de 2004.

8. Del preámbulo del Convenio de Montreal resulta que los Estados parte han reconocido «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».

9. El capítulo III del Convenio de Montreal, compuesto por los artículos 17 a 37, lleva por título «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño».

3 — El Convenio se redactó en francés, inglés, árabe, chino, español y ruso; todas estas versiones lingüísticas son igualmente auténticas.

4 — DO L 194, p. 38. El texto del Convenio consta en anexo a dicha Decisión.

10. La responsabilidad del transportista por pérdida del equipaje facturado se establece en el artículo 17, apartado 2, de dicho Convenio en los siguientes términos:

«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. […]»

11. No obstante, la responsabilidad del transportista es limitada. El artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal prevé lo siguiente:

«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.»

Reglamento (CE) nº 2027/97

12. Las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a la responsabilidad del transportista aéreo se integraron en el Reglamento (CE) nº 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, [5] en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 [6] (en lo sucesivo, «Reglamento nº 2027/97»). [7]

13. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2027/97 dispone:

«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.»

5 — DO L 285, p. 1.

6 — DO L 140, p. 2.

7 — También hay normativa de este tipo para la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar. Se encuentra en el Reglamento (CE) nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (DO L 131, p. 24), por el que se incorpora al Derecho comunitario el Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas de 1974 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

Apreciación

14. Habida cuenta de que la cuestión prejudicial versa sobre la interpretación de disposiciones de un tratado internacional, es necesario referirse, con carácter preliminar, a dos aspectos derivados de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que, a mi juicio, resultan relevantes para dar respuesta a la cuestión prejudicial planteada.

15. En primer lugar, el Convenio de Montreal, en cuanto acuerdo celebrado sobre la base del artículo 300 CE, apartado 2, forma parte del ordenamiento jurídico comunitario, de modo que el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse sobre su interpretación con carácter prejudicial. [8]

16. En segundo lugar, el Convenio de Montreal, en cuanto tratado internacional, ha de interpretarse en función de los términos en que está redactado, así como a la luz de sus objetivos. Los artículos 31 de los Convenios de Viena sobre el Derecho de los tratados, de 23 de mayo de 1969, y sobre el Derecho de los tratados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales, de 21 de marzo de 1986, que expresan el Derecho internacional consuetudinario en este sentido, establecen, a este respecto, que un tratado debe interpretarse de buena fe, conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del mismo. [9] Ha de añadirse que la interpretación del Convenio de Montreal por parte del Tribunal de Justicia debe contribuir a su aplicación uniforme no sólo en el marco de la Unión Europea, sino también en todos los Estados contratantes.

17. Por otro lado, cabe recordar que las normas relativas a la responsabilidad del transportista aéreo que figuran en el capítulo III del Convenio de Montreal, que comprende, por lo general, disposiciones imperativas, no son exhaustivas. [10] En las disposiciones de este capítulo se establecen los principios de base que rigen la responsabilidad del transportista aéreo, entre los que se encuentran, en particular, los hechos jurídicos que dan lugar a responsabilidad, las causas de exoneración y los límites de la responsabilidad. La regulación de las demás cuestiones relativas a la responsabilidad se deja a los Derechos nacionales.

18. En el presente caso, con la cuestión prejudicial planteada se suscita ante el Tribunal de Justicia el tema de la responsabilidad en que incurre el transportista aéreo por el perjuicio resultante de la pérdida del equipaje y, en concreto, de los límites de esta responsabilidad.

8 — Véanse, en este sentido, las sentencias de 30 de abril de 1974, Haegeman (181/73, Rec. p. 449), apartado 5; de 30 de septiembre de 1987, Demirel (12/86, Rec. p. 3719), apartado 7; de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403), apartado 36; de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Rec. p. I-5237), apartado 43, y de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rec. p. I-11061), apartado 28.

9 — Véanse, en este sentido, las sentencias de 20 de noviembre de 2001, Jany y otras (C-268/99, Rec. p. I-8615), apartado 35, e IATA y ELFAA, citada en la nota 8, apartado 40.

10 — Hay que señalar que el carácter fragmentario de la normativa es propio de los tratados internacionales de este tipo.

19. La responsabilidad civil, que es objeto del presente asunto, implica siempre la existencia de un perjuicio vinculado a un hecho jurídico por una relación de causalidad. La pérdida del equipaje se encuentra entre los hechos jurídicos que pueden generar la responsabilidad del transportista aéreo en caso de perjuicio, conforme a los artículos 17, 18 y 19 del Convenio de Montreal. Otros de estos hechos hacen referencia a los pasajeros (muerte, lesión corporal o retraso en el transporte), a la carga (destrucción, pérdida, avería o retraso en el transporte) o al propio equipaje (destrucción, avería o retraso en el transporte).

20. En lo que atañe a los hechos jurídicos mencionados, el Convenio de Montreal distingue dos regímenes diferentes de responsabilidad del transportista aéreo en caso de perjuicio. La responsabilidad por los daños derivados de muerte o lesión corporal del pasajero es, por lo general, ilimitada, mientras que se prevén límites, en el artículo 22 del Convenio de Montreal, para la responsabilidad generada en todos los demás casos, entre los que figura la pérdida del equipaje.

21. En el supuesto de pérdida del equipaje, sobre el que versa el presente asunto, el límite de la responsabilidad se fija en 1.000 derechos especiales de giro por pasajero. [11] Este límite de la responsabilidad se configura como límite económico, es decir, como máximo de indemnización, y no como límite del contenido de la responsabilidad del transportista, tal como se define en el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal. La cuestión de la distinción entre perjuicio material y perjuicio moral atañe al contenido de la responsabilidad en función de los tipos de perjuicio. En cualquier caso, un límite de indemnización es siempre el mismo, cualquiera que sea el contenido de dicha responsabilidad.

22. Además, el Convenio de Montreal utiliza únicamente un concepto general, el de «daño», sin aportar más precisiones a este respecto. No puede deducirse del artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, ni del artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, que los Estados contratantes tuvieran la intención de limitar la responsabilidad del transportista al daño material o, por el contrario, al daño moral. Asimismo, el Convenio de Montreal tampoco da mayores detalles sobre el modo de indemnización, sin precisar, por tanto, si ha de indemnizarse el perjuicio efectivo, el lucro cesante o cualquier otro perjuicio económicamente cuantificable. Corresponde al Derecho nacional concretar el concepto de «daño» y precisar el modo de indemnización.

23. Habida cuenta de lo expuesto anteriormente, considero que el Tribunal de Justicia debería responder a la cuestión prejudicial que la responsabilidad del transportista en caso de pérdida del equipaje se limita al importe total de 1.000 derechos especiales de giro por pasajero, cualquiera que sea el tipo de perjuicio y el modo de indemnización. Puesto que el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal prevé la aplicación de este mismo límite en caso de destrucción, avería o retraso, la respuesta propuesta es también aplicable a estos supuestos.

11 — El mismo límite se prevé para los casos de destrucción, avería o retraso del equipaje.

Conclusión

24. A la luz las anteriores consideraciones, propongo al Tribunal de Justicia que responda de la manera siguiente a la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona:

«El artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999, debe interpretarse en el sentido de que, en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita al importe total de 1.000 derechos especiales de giro por pasajero, cualquiera que sea el tipo de perjuicio y el modo de indemnización.»