

## **El límite de responsabilidad por la pérdida o daño del equipaje del art. 22.2 del Convenio de Montreal comprende también los daños morales**

La responsabilidad de la aerolínea en los casos de pérdida o daño de equipaje se rige por las disposiciones del Convenio de Montreal de 1999, siempre que se trate de vuelos internacionales en los que tanto el Estado de salida como el de destino de sean Estados partes del Convenio, o de vuelos nacionales en el territorio de un Estado miembro de la UE (art. 1 del Convenio de Montreal, y art. 1 y 3.1 del Reglamento CE 2027/97, modificado por el Reglamento CE 889/2002). Es una responsabilidad objetiva, de forma de que el transportista puede exonerarse total o parcialmente únicamente si prueba que el daño se ha debido a un vicio o naturaleza misma del equipaje o que ha mediado negligencia de la persona que reclama la indemnización (arts 17.2 y 20 del Convenio de Montreal). En todo caso, el Convenio fija un máximo de resarcimiento de estos daños en 1.000 Derechos Especiales de Giro (art. 22.2).

La jurisprudencia española no ha sido unánime y unas veces ha considerado que dicho tope incluye tanto los daños morales, como materiales (SAP Barcelona 5 febrero 2008, AC 2008/836; SAP Madrid 6 noviembre 2009, JUR 2009\468057), pero en otras ocasiones ha entendido que el límite se refiere tan solo a los perjuicios materiales, no existiendo límite de responsabilidad en cuanto a los daños morales (SAP de Alicante de 8 octubre 2009, AC 2009/2264; SAP de Vizcaya, de 30 diciembre 2005, AC 2006/823). También hubo alguna sentencia que interpretó que el art. 22.2 del Convenio de Montreal fija un límite de 1.000 DEG para los perjuicios materiales y otro límite de 1.000 DEG para los morales (SAP Barcelona 2 julio 2008, AC 2009\816).

En el seno de la Unión Europea, la cuestión acaba de ser resuelta por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. En su sentencia de 6 mayo 2010 (JUR\2010\141954), TJCE responde a la cuestión prejudicial planteada por la Audiencia Provincial de Barcelona y señala que el Convenio no contiene definición propia de "daño" o "perjuicio" (términos utilizados indistintamente en la norma), por lo que deben entenderse de acuerdo con las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión Europea. Por tanto, invoca el art. 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, según el cual *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*. El TJCE trae a colación también un concepto de daño, no convencional, común a todos los subsistema de Derecho internacional, citando 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 [...]"*. De allí concluye que el concepto ordinario del daño incluye ambas facetas del mismo (material y moral) y que nada indica en el Convenio de Montreal que los Estados contratantes hayan querido dar un sentido especial y separarse del significado común del mismo. En consecuencia, según TJCE, hay que considerar que "daño" comprende tanto el perjuicio material, como el daño moral. El Tribunal termina



[www.uclm.es/centro/cesco](http://www.uclm.es/centro/cesco)  
**NOTAS JURISPRUDENCIALES**

señalando que esta interpretación por la que se establece que el art. 22.2 del Convenio de Montreal contiene un límite infranqueable, es acorde con el equilibrio de los intereses de las partes, especialmente, puesto que la responsabilidad impuesta al transportista en el caso de pérdida, destrucción o avería del equipaje es objetiva, no liberándose la aerolínea ni siquiera en el supuesto de fuerza mayor. En consecuencia, en aras de guardar la equidad, debe entenderse que el límite de responsabilidad previsto es global.

**Karolina Lyczkowska**