

Sentencia T.J.U.E. de 22 de noviembre de 2012

RESUMEN:

Transporte aéreo: Indemnización por pérdida, destrucción, avería o retraso en los equipajes facturados. La obligación de indemnización recae personalmente sobre el que ha sufrido el daño independientemente de que la facturación está hecha a nombre de otro pasajero.

En el asunto C-410/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Audiencia Provincial de Barcelona, mediante resolución de 15 de junio de 2011, recibida en el Tribunal de Justicia el 1 de agosto de 2011, en el procedimiento entre

P.E.S.,

A.O.G,

L.E.O.,

P. E.O.

e

Iberia Líneas Aéreas de España, S.A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. R. Silva de Lapuerta, en funciones de Presidenta de la Sala Tercera, y los Sres. K. Lenaerts, E. Juhász, J. Malenovský y D. Ťvábý (Ponente), Jueces,

Abogado General: Sr. J. Mazák;

Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 23 de mayo de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. E.S. y otros, por los Sres. C. Chulio Purroy y D. Miró García, abogados;

- en nombre de Iberia Líneas Aéreas de España, S.A., por los Sres. J. Fillat Boneta y M. Fillat Torné, abogados;

- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;

- en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. S. Pardo Quintillán y el Sr. K. Simonsson, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

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 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. E.S., la Sra. O.G y sus dos hijos menores, Lucía y Pedro, por una parte, y la compañía aérea Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo, «Iberia»), por otra parte, acerca de los perjuicios derivados del extravío de equipaje facturado con ocasión de un transporte aéreo efectuado por esta compañía.

Marco jurídico

El Convenio de Montreal

3 En el párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados parte en ese Convenio «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».

4 A tenor del párrafo quinto del mismo 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 [...].»

5 El artículo 3, apartado 3, del Convenio de Montreal, titulado «Pasajeros y equipaje», dispone:

«El transportista entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.»

6 El artículo 17 del referido Convenio, titulado «Muerte y lesiones de los pasajeros - Daño del equipaje», dispone en sus apartados 2 y 4:

«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.

[...]

4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.»

7 El artículo 22 de dicho Convenio, que establece los «límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga», en su versión aplicable a los hechos del litigio principal, dispone en su apartado 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 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.»

Normativa de la Unión

8 El Convenio de Montreal entró en vigor, en lo que atañe a la Comunidad, el 28 de junio de 2004.

9 Según el primer considerando de la Decisión 2001/539:

«Resulta beneficioso para las compañías aéreas de la Comunidad Europea contar con una normativa uniforme y clara en relación con su responsabilidad por daños y perjuicios, y que dicha normativa sea la misma que la aplicable a las compañías aéreas de terceros países.»

10 El artículo 1 del Reglamento (CE) n° 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), modificado por el Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140. p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n° 2027/97»), establece:

«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. [...]»

11 El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 2027/97 está así redactado:

«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.»

12 Según el duodécimo considerando del Reglamento nº 889/2002, «el establecimiento de unos límites de responsabilidad uniformes para la pérdida, daño o destrucción del equipaje y para los perjuicios ocasionados por los retrasos, aplicables a todos los desplazamientos efectuados por compañías comunitarias, garantizarán unas normas simples y claras tanto para los pasajeros como para las compañías aéreas y permitirán que los pasajeros sepan cuándo resulta necesario contratar un seguro adicional.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

13 El Sr. E.S., la Sra. O.G y sus dos hijos menores embarcaron el 1 de agosto de 2008 en un vuelo de la compañía Iberia desde Barcelona a París. El equipaje de esta familia de cuatro personas se repartió en dos maletas. Éstas se extraviaron con ocasión del vuelo y no fueron recuperadas.

14 Por esa causa los cuatro pasajeros reclaman a Iberia, en virtud del artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, una indemnización por importe de 4.400 euros, correspondientes a 4.000 derechos especiales de giro (en lo sucesivo, «DEG»); esto es, 1.000 DEG por cada pasajero.

15 Mediante sentencia de 18 de marzo de 2010, el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Barcelona estimó parcialmente la demanda y condenó a Iberia al pago de 600 euros, más intereses legales.

16 La Audiencia Provincial de Barcelona, que conoce del recurso de apelación interpuesto contra dicha sentencia, alberga dudas acerca de la interpretación del artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal. A este respecto, la Audiencia Provincial señala que no cabe excluir que este artículo, interpretado en relación con el artículo 3, apartado 3, del mismo Convenio, disponga que únicamente el pasajero al que se haya entregado el talón de identificación mencionado en esa última disposición tiene derecho a indemnización en caso de pérdida de equipaje.

17 En esas circunstancias, la Audiencia Provincial de Barcelona decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Si el límite de 1.000 [DEG] por pasajero, establecido en el art. 22.2 del Convenio de Montreal [...], puesto en relación con el art. 3.3, del propio Convenio, debe ser interpretado como límite máximo por cada uno de los pasajeros, en el caso de ser varios los que viajen y facturen juntos compartiendo equipaje, con independencia de que el número de los bultos facturados sea inferior al de viajeros efectivos.

2) O si, en cambio, el referido límite indemnizatorio contenido en ese precepto debe ser interpretado en el sentido de que por cada bulto facturado únicamente podría existir un pasajero facultado para exigir resarcimiento y, por consiguiente, aplicado el límite máximo fijado para un solo pasajero, aunque resulte acreditado que el equipaje extraviado y amparado con un único talón corresponda a más de un pasajero.»

Sobre las cuestiones prejudiciales

18 Con sus cuestiones, que es oportuno examinar conjuntamente, el tribunal remitente pregunta en sustancia si el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, puesto en relación con su artículo 3, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que el derecho a indemnización y el límite de responsabilidad del transportista en caso de pérdida de equipaje se aplican también al pasajero que reclama indemnización a causa de la pérdida de un equipaje facturado a nombre de otro pasajero.

19 Es preciso recordar previamente que el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2027/97 dispone que 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.

20 Dado que las disposiciones de dicho Convenio forman parte integrante, desde la entrada en vigor de éste, del ordenamiento jurídico de la Unión, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación, según las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión (véanse en ese sentido las sentencias de 25 de febrero de 2010, Brita, C-386/08, Rec. p. I-1289, apartados 39 a 42, y de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, Rec. p. I-4239, apartados 20 y 22, y la jurisprudencia citada).

21 Acerca de ese último aspecto, el Tribunal de Justicia ya ha juzgado que, aunque no vincule a la Unión ni a todos los Estados miembros, la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 23 de mayo de 1969 refleja las normas de Derecho consuetudinario internacional, que, como tales, vinculan a las instituciones de la Unión y forman parte de su ordenamiento jurídico (sentencia Brita, antes citada, apartado 42).

22 En ese sentido, el artículo 31 de esa Convención 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 (sentencias de 15 de julio de 2010, Hengartner y Gasser, C-70/09, Rec. p. I-7233, apartado 36 y la jurisprudencia citada, y Walz, antes citada, apartado 23 y la jurisprudencia citada).

23 Del artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal resulta, en esencia, que el transportista es responsable, en particular, del daño causado en caso de pérdida de equipaje. El artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio establece en especial que «en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de [...] pérdida, [...] se limita a [...] 1.000 [DEG] por pasajero».

24 De las disposiciones mencionadas en el anterior apartado se deduce, por una parte, que es el daño sufrido en caso de pérdida del equipaje transportado lo que origina la responsabilidad del transportista aéreo, y por otra parte que es el pasajero quien tiene derecho a la indemnización del daño sufrido, dentro de los límites fijados por esas disposiciones.

25 Además, del artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal resulta que el transportista aéreo es responsable del daño causado por la pérdida de cualquier equipaje

perteneciente a los pasajeros, ya sea facturado o no facturado. Esa constatación se confirma también por el empleo en el artículo 22, apartado, 2, del Convenio de Montreal, sin precisión adicional, del término «equipaje», que según el artículo 17, apartado 4, del mismo Convenio significa, a menos que se indique otra cosa, «tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.»

26 Esa interpretación no puede desvirtuarse por el artículo 3, apartado 3, del Convenio de Montreal a cuyo tenor «el transportista entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado». En contra de lo que mantienen Iberia y la Comisión, esa disposición se limita, según alega fundadamente el Gobierno alemán, a imponer al transportista aéreo una obligación de identificación del equipaje facturado, y no permite deducir que el derecho a indemnización en caso de pérdida de equipaje, y la limitación inherente, previstos en el artículo 22, apartado 2, del referido Convenio, sea aplicable únicamente en favor de los pasajeros que hayan facturado uno o varios equipajes.

27 Así pues, las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal, relacionadas entre sí, se han de interpretar en el sentido de que el transportista aéreo debe ser considerado responsable de indemnizar a un pasajero, en caso de pérdida de equipaje facturado a nombre de otro pasajero que haya viajado en el mismo vuelo, cuando en ese equipaje perdido se encontraban los objetos de ese primer pasajero cuya pérdida constituye el daño que ha sufrido. En consecuencia, el Convenio de Montreal reconoce, no sólo al pasajero que haya facturado individualmente su propio equipaje, sino también al pasajero cuyos objetos se encontraban en el equipaje facturado por otro pasajero que viajaba en el mismo vuelo, en caso de pérdida de dichos objetos, un derecho individual a indemnización, según las modalidades fijadas en la primera frase del artículo 17, apartado 2, del referido Convenio, y dentro de los límites fijados por el artículo 22, apartado 2 de éste.

28 Los objetivos que impulsaron la adopción del Convenio de Montreal confirman esta conclusión.

29 En este aspecto debe recordarse que el párrafo tercero del preámbulo del citado Convenio reconoce «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». Pues bien, esos objetivos se frustrarían inevitablemente si el pasajero cuyos objetos se encontraran en el equipaje facturado por otro pasajero que viajara en el mismo vuelo no pudiera obtener a título personal ninguna reparación por el daño sufrido en caso de pérdida de esos objetos.

30 Además, teniendo presentes esos objetivos, las partes en el Convenio referido decidieron establecer un régimen de responsabilidad objetiva, que implica no obstante que se preserve un «equilibrio de intereses equitativo», en especial entre los intereses de los transportistas aéreos y los de los pasajeros (véase la sentencia Walz, antes citada, apartados 31 y 33). Para preservar dicho equilibrio el Convenio de Montreal prevé en determinados supuestos -en particular, en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje, a tenor de su artículo 22, apartado 2- la limitación de la responsabilidad a cargo de los transportistas aéreos, y la limitación de la indemnización que resulta en esos casos debe aplicarse «por pasajero» (véase la sentencia Walz, antes citada, apartado 34).

31 Pues bien, no sucedería así si los objetos de un pasajero que se encontraran en el equipaje de otro pasajero facturado por este último debieran ser excluidos del derecho a indemnización previsto por dicho Convenio, debido a que dicho equipaje no hubiera sido facturado por ese primer pasajero.

32 Por otro lado no cabe alegar válidamente que el reconocimiento del derecho a indemnización previsto en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal a favor del pasajero cuyos objetos se encontraban en el equipaje facturado por otro pasajero alteraría el equilibrio equitativo de intereses, ya que impondría a los transportistas aéreos una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, incluso paralizar, su actividad económica, y se opondría por consiguiente al referido Convenio.

33 Al respecto hay que señalar ante todo que ese reconocimiento no impide en absoluto que los transportistas aéreos identifiquen y calculen con precisión la carga de la reparación de cada pasajero a la que pueden estar obligados.

34 Además, no se puede considerar que esa carga potencial dificulte o incluso paralice la actividad económica de esos transportistas. En efecto, hay que poner de relieve que las limitaciones de responsabilidad aludidas en el apartado 29 de la presente sentencia operan a favor de los transportistas aéreos, y que el límite previsto en el caso del equipaje constituye, en aplicación del artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, una indemnización máxima, que por tanto no puede corresponder de pleno derecho y a tanto alzado a todo pasajero en caso de pérdida de su equipaje. Por otro lado, conforme al artículo 17, apartado 2, del mismo Convenio el transportista no es responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje.

35 Por último, a efectos de la indemnización prevista en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, incumbe a los pasajeros interesados, bajo el control del juez nacional, acreditar de forma suficiente en Derecho el contenido del equipaje perdido, así como el hecho de que el equipaje facturado a nombre de un pasajero contenía efectivamente los objetos de otro pasajero que viajaba en el mismo vuelo. A este respecto, el juez nacional puede tener en cuenta el hecho de que esos pasajeros sean miembros de una misma familia, hayan comprado sus billetes conjuntamente, o que se hayan presentado a facturación al mismo tiempo.

36 Por cuanto precede se ha de responder a las cuestiones planteadas que el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 3, apartado 3, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que el derecho a indemnización y el límite de responsabilidad del transportista en caso de pérdida de equipaje se aplican también al pasajero que reclama esa indemnización a causa de la pérdida de un equipaje facturado a nombre de otro pasajero, si el equipaje perdido contenía efectivamente los objetos del primer pasajero.

Costas

37 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 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, en relación con el artículo 3, apartado 3, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que el derecho a indemnización y el límite de responsabilidad del transportista en caso de pérdida de equipaje se aplican también al pasajero que reclama esa indemnización a causa de la pérdida de un equipaje facturado a nombre de otro pasajero, si el equipaje perdido contenía efectivamente los objetos del primer pasajero.

Firmas