

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 22 de octubre de 2009\*

En el asunto C-301/08,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por la Cour de cassation (Luxemburgo), mediante resolución de 26 de junio de 2008, recibida en el Tribunal de Justicia el 7 de julio de 2008, en el procedimiento entre

**Irène Bogiatzi, de casada Ventouras,**

y

**Deutscher Luftpool,**

**Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,**

**Comunidades Europeas,**

\* Lengua de procedimiento: francés.

**Gran Ducado de Luxemburgo,**

**Foyer Assurances SA,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de la Sala Tercera, en funciones de Presidente de la Sala Cuarta, y la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. E. Juhász, J. Malenovský (Ponente) y T. von Danwitz, Jueces;

Abogado General: Sr. J. Mazák;  
Secretario: Sr. N. Nanchev, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 19 de marzo de 2009;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de la Sra. Bogiatzi, de casada Ventouras, por el Sr. M. Thewes, avocat;

— en nombre de Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, por los Sres. L. Schaack y C. Brault, avocats;

- en nombre del Gran Ducado de Luxemburgo, por el Sr. J. Medernach, avocat;
  
- en nombre de Foyer Assurances SA, por el Sr. J. Medernach, avocat;
  
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y J.S. Pilczer, en calidad de agentes;
  
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. R. Vidal Puig y la Sra. E. Cujo, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 25 de junio de 2009;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (DO L 285, p. 1), en relación con el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en su versión modificada en último lugar por los cuatro Protocolos adicionales de Montreal de 25 de septiembre de 1975 (en lo sucesivo, «Convenio de Varsovia»).

- 2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre la Sra. Bogiatzi, de casada Ventouras, y la sociedad Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA (en lo sucesivo, «Luxair»), y la asociación alemana Deutscher Luftpool, en relación con la reparación solidaria de un daño que sufrió como consecuencia de un accidente sufrido durante el embarque en un avión de Luxair.

## **Marco jurídico**

### *Normativa internacional*

- 3 La Comunidad Europea no forma parte del Convenio de Varsovia, suscrito por los quince Estados miembros de la Unión Europea en el momento de los hechos que dieron lugar al procedimiento principal.
- 4 La versión inicial del Convenio de Varsovia ha sido enmendada y completada en reiteradas ocasiones por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, el Convenio de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961, el Protocolo de Guatemala de 8 de marzo de 1971 y los cuatro Protocolos adicionales de Montreal de 25 de septiembre de 1975.
- 5 El artículo 29 del Convenio de Varsovia establece:

«1. La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte.

2. La forma de efectuar el cálculo del plazo se determinará por la ley del Tribunal que entiende en el asunto.»

*Normativa comunitaria*

6 Los cinco primeros considerandos del Reglamento nº 2027/97 están redactados como sigue:

- «(1) Considerando que, en el marco de la política común de transportes, resulta necesario incrementar el nivel de protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo;
- (2) Considerando que las normas sobre responsabilidad en caso de accidente se rigen por el Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o por dicho Convenio tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Convenio de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961, según el que sea aplicable, cada uno de los cuales se denomina en adelante, en cada caso, el “Convenio de Varsovia”; que el Convenio de Varsovia se aplica en todo el mundo, tanto en beneficio de los pasajeros como de las compañías aéreas;
- (3) Considerando que el límite de responsabilidad que establece el Convenio de Varsovia es demasiado bajo en relación con los niveles económicos y sociales actuales y que, a menudo, da lugar a acciones legales de larga duración que perjudican la imagen del transporte aéreo; que, como consecuencia de ello, los Estados miembros han incrementado diversamente el límite de responsabilidad con las consiguientes diferencias dentro del mercado interior de la aviación;

- (4) Considerando, además, que el Convenio de Varsovia sólo se aplica al transporte internacional; que, en el mercado interior de la aviación, se ha eliminado la distinción entre transporte nacional y transporte internacional; que, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional;
- (5) Considerando que la revisión y modificación en profundidad del Convenio de Varsovia constituyen una tarea pendiente desde hace tiempo y que, a largo plazo y a nivel internacional, serían una respuesta más uniforme y pertinente al tema de la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente; que deberían seguir haciéndose esfuerzos en el marco de negociaciones a nivel multilateral para elevar los límites de responsabilidad que se fijan en el Convenio de Varsovia».

7 A tenor del séptimo considerando de ese mismo Reglamento:

«[...] de acuerdo con la tendencia actual a escala internacional, es conveniente suprimir todos los límites en lo que se refiere a los importes por responsabilidad con arreglo al apartado 1 del artículo 22 del Convenio de Varsovia o cualquier otro límite de carácter jurídico o contractual».

8 En el artículo 2, apartado 1, del Reglamento n° 2027/97 se definen los conceptos de «compañía aérea», «compañía aérea comunitaria», «personas con derecho a indemnización», «ecu», «DEG» y «Convenio de Varsovia».

9 El artículo 2, apartado 2, del Reglamento n° 2027/97, dispone:

«Los términos incluidos en el presente Reglamento no definidos en el apartado 1 serán equivalentes a los que figuran en el Convenio de Varsovia.»

10 El artículo 5, apartados 1 y 3, del referido Reglamento, establece:

«1. Sin demora y, en cualquier caso, a más tardar en un plazo de quince días siguientes a la determinación de la identidad de la persona física con derecho a indemnización, la compañía aérea comunitaria abonará los anticipos necesarios para cubrir las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los perjuicios sufridos.»

[...]

3. El pago de un anticipo no supondrá el reconocimiento de una responsabilidad y podrá compensarse con los importes que deban abonarse con posterioridad con arreglo a la responsabilidad de la compañía aérea comunitaria, pero no será reembolsable, salvo en los casos indicados en el apartado 3 del artículo 3 o en circunstancias en que se pruebe con posterioridad que la persona que recibió el anticipo fue causante o contribuyó al daño por negligencia o era una persona sin derecho a indemnización.»

11 El Reglamento n° 2027/97 fue 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), que no es aplicable al litigio principal.

## Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 12 La Sra. Bogiatzi sufrió una caída en la plataforma de estacionamiento del aeropuerto de Luxemburgo al embarcar en un avión de la compañía Luxair el 21 de diciembre de 1998.
- 13 El 22 de diciembre de 2003, la Sra. Bogiatzi demandó a Deutscher Luftpool, asociación alemana de Derecho civil que agrupa a las aseguradoras de riesgos aéreos, y a Luxair ante el tribunal d'arrondissement de Luxembourg (tribunal de distrito de Luxemburgo) basándose en el Reglamento n° 2027/97, y en el Convenio de Varsovia. La demanda interpuesta por la Sra. Bogiatzi, presentada cinco años después del accidente objeto del litigio principal, fue declarada inadmisibile. En efecto, dicho tribunal consideró que el plazo de dos años previsto en el artículo 29 del Convenio de Varsovia para intentar la acción de responsabilidad era un plazo de prescripción, no susceptible de suspensión o interrupción.
- 14 En apelación se confirmó la inadmisibilidad de la demanda. La Sra. Bogiatzi presentó entonces un recurso ante la Cour de cassation.
- 15 En tales circunstancias, la Cour de cassation decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Forma parte el [Convenio de Varsovia] en su versión modificada en La Haya el 28 de septiembre de 1955, al que alude el [Reglamento n° 2027/97], de las normas del ordenamiento jurídico comunitario cuya interpretación es competencia del Tribunal de Justicia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 234 CE?
- 2) ¿Debe interpretarse el [Reglamento n° 2027/97, en su versión aplicable en el momento del accidente, esto es, el 21 de diciembre de 1998, en el sentido de que,

respecto de las cuestiones no reguladas expresamente, siguen siendo de aplicación las disposiciones del Convenio de Varsovia, y, en concreto, su artículo 29, a un vuelo realizado entre Estados miembros de la Comunidad?

- 3) En caso de respuesta afirmativa a las cuestiones primera y segunda, ¿debe interpretarse el artículo 29 del Convenio de Varsovia, en relación con el [Reglamento n° 2027/97], en el sentido de que el plazo de dos años previsto en este artículo puede quedar suspendido o interrumpido, o de que el transportista o su aseguradora pueden renunciar a invocar dicho plazo, por un acto que el juez nacional considere equivalente a un reconocimiento de responsabilidad?»

### **Sobre las cuestiones prejudiciales**

#### *Primera cuestión*

- 16 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Convenio de Varsovia forma parte de las normas del ordenamiento jurídico comunitario cuya interpretación es competencia del Tribunal de Justicia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 234 CE.
- 17 Con carácter previo procede dar una respuesta a la tesis sostenida por Luxair de que en el litigio principal el Tribunal de Justicia, en realidad, no ha de interpretar el Convenio de Varsovia sino que debe aplicar el artículo 307 CE, en virtud del cual, en caso de conflicto entre una norma comunitaria y un Convenio anterior al Tratado CE, el principio de primacía no afecta a la obligación del Estado miembro con los Estados terceros.
- 18 A este respecto, ha de recordarse que el artículo 307 CE, párrafo primero, tiene por objeto, según jurisprudencia reiterada, precisar, de conformidad con los principios de Derecho internacional que la aplicación del Tratado no afecta al compromiso del

Estado miembro de que se trate de respetar los derechos de los países terceros que resultan de un convenio anterior y de cumplir sus obligaciones correspondientes (véanse las sentencias de 14 de octubre de 1980, Burgoa, 812/79, Rec. p. 2787, apartado 8; de 18 de noviembre de 2003, Budějovický Budvar, C-216/01, Rec. p. I-13617, apartados 144 y 145; de 3 de marzo de 2009, Comisión/Austria, C-205/06, Rec. p. I-1301, apartado 33, y Comisión/Suecia, C-249/06, Rec. p. I-1335, apartado 34).

19 No obstante, se desprende de una jurisprudencia igualmente reiterada que las disposiciones de un convenio celebrado antes de la entrada en vigor del Tratado no pueden invocarse en las relaciones intracomunitarias (véanse, en particular, las sentencias de 22 de septiembre de 1988, Deserbais, 286/86, Rec. p. 4907, apartado 18; de 6 de abril de 1995, RTE e ITP/Comisión, C-241/91 P y C-242/91 P, Rec. p. I-743, apartado 84, y de 2 de julio de 1996, Comisión/Luxemburgo, C-473/93, Rec. p. I-3207, apartado 40).

20 Por lo tanto, no procede aplicar el artículo 307 CE.

21 En tales circunstancias ha de volverse a la cuestión planteada en relación con la competencia del Tribunal de Justicia para interpretar el Convenio de Varsovia.

22 A este respecto procede recordar de entrada que, en virtud del artículo 234 CE, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre la interpretación de dicho Tratado y sobre la validez e interpretación de los actos adoptados por las instituciones de la Comunidad.

23 Según reiterada jurisprudencia, un acuerdo celebrado por el Consejo, conforme a los artículos 300 CE y 310 CE, constituye, en lo relativo a la Comunidad, un acto adoptado por una de sus instituciones, en el sentido del artículo 234 CE, párrafo primero, letra b). A partir de la entrada en vigor de tal acuerdo sus disposiciones forman parte integrante del ordenamiento jurídico comunitario y, en el marco de éste, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial acerca de la interpretación de dicho acuerdo (véanse las sentencias de 30 de abril de 1974, Haegeman, 181/73, Rec.

p. 449, apartados 4 a 6; de 30 de septiembre de 1987, Demirel, 12/86, Rec. p. 3719, apartado 7; de 15 de junio de 1999, Andersson y Wåkerås-Andersson, C-321/97, Rec. p. I-3551, apartado 26, y de 11 de septiembre de 2007, Merck Genéricos — Produtos Farmacêuticos, C-431/05, Rec. p. I-7001, apartado 31).

- 24 Ahora bien, en el litigio principal ha quedado acreditado que la Comunidad no es parte contratante del Convenio de Varsovia. Por consiguiente el Tribunal de Justicia, no es, en principio, competente para interpretar, en el marco de un procedimiento de decisión prejudicial, las disposiciones de dicho Convenio (véase la sentencia de 27 de noviembre de 1973, Vandeweghe y otros, 130/73, Rec. p. 1329, apartado 2, y el auto de 12 de noviembre de 1998, Hartmann, C-162/98, Rec. p. I-7083, apartado 9).
- 25 Sin embargo, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que cuando la Comunidad ha asumido en virtud del Tratado CE las competencias anteriormente ejercidas por los Estados miembros en el ámbito de aplicación de un convenio internacional y, por consiguiente, las disposiciones de éste tienen efecto vinculante para la Comunidad, el Tribunal es competente para interpretar dicho convenio, aun cuando éste no haya sido ratificado por la Comunidad (véanse, en este sentido, las sentencias de 12 de diciembre de 1972, International Fruit Company y otros, 21/72 a 24/72, Rec. p. 1219, apartado 18; de 14 de julio de 1994, Peralta, C-379/92, Rec. p. I-3453, apartado 16, y de 3 de junio de 2008, Intertanko y otros, C-308/06, Rec. p. I-4057, apartado 48).
- 26 En el procedimiento principal ha quedado acreditado que todos los Estados miembros eran parte del Convenio de Varsovia en el momento de los hechos que dieron lugar al litigio principal.
- 27 Hay que examinar por tanto si la Comunidad ha asumido las competencias anteriormente ejercidas por los Estados miembros en el ámbito de aplicación del Convenio de Varsovia, que cubre todo transporte aéreo internacional de personas, equipaje y mercancías.

28 En el momento de producirse los hechos que dieron lugar al litigio principal, la Comunidad había adoptado, sobre la base del artículo 80 CE, apartado 2, tres reglamentos en el ámbito de aplicación del referido Convenio de Varsovia.

29 En primer lugar ha de mencionarse el Reglamento (CEE) n° 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DO L 36, p. 5). No obstante, el objeto de dicho Reglamento se limita a establecer determinadas normas mínimas comunes aplicables en los casos en que se deniegue el embarque en un vuelo regular con exceso de reserva. Sin embargo, contrariamente a dicho Reglamento, que únicamente regula la denegación de embarque, el Convenio de Varsovia recoge la responsabilidad de las compañías aéreas, en particular en caso de retraso del vuelo.

30 A continuación, el Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240, p. 1), establece, en su artículo 7, una obligación de seguro de las compañías aéreas que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los pasajeros y el equipaje. Sin embargo, contrariamente al Convenio de Varsovia, no se regulan en dicho Reglamento las condiciones para que se aplique la responsabilidad de dichas compañías aéreas.

31 Finalmente, el Reglamento n° 2027/97 únicamente cubre, a diferencia del Convenio de Varsovia, los daños sufridos por los pasajeros en caso de fallecimiento, heridas o cualquier otra lesión corporal pero no los daños materiales relativos al equipaje y las mercancías.

32 De ello resulta que la Comunidad no ha asumido todas las competencias anteriormente ejercidas por los Estados miembros en el ámbito de aplicación del Convenio de Varsovia.

- 33 A falta de una transferencia plena de las competencias anteriormente ejercidas por los Estados miembros a la Comunidad, ésta no puede, por el mero hecho de que, en el momento de los hechos, todos esos Estados fueran partes contratantes del Convenio de Varsovia, estar vinculada por la reglas de ese Convenio, que la propia Comunidad no ha aprobado (véase, por analogía, la sentencia Intertanko y otros, antes citada, apartado 49).
- 34 Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la primera cuestión que el Convenio de Varsovia no forma parte de las normas del ordenamiento jurídico comunitario cuya interpretación es competencia del Tribunal de Justicia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 234 CE.

### *Sobre la segunda cuestión*

- 35 Mediante su segunda cuestión, habida cuenta de que el Reglamento n° 2027/97 interviene en la esfera regida por el Convenio de Varsovia del que, en la fecha de los hechos, eran parte todos los Estados de la Comunidad, y teniendo en cuenta el principio de primacía del Derecho comunitario, el tribunal remitente pretende esencialmente saber si el Reglamento n° 2027/97 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a la aplicación de las diferentes disposiciones de dicho Convenio, en particular, de su artículo 29, a una situación en la que un viajero solicita que se haga responsable a una compañía aérea del daño sufrido durante un vuelo entre Estados miembros de la Comunidad.
- 36 De entrada procede declarar que, en virtud del artículo 29 del Convenio de Varsovia, la acción de responsabilidad contra la compañía aérea deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte. El Reglamento n° 2027/97, en cambio, no contiene disposición expresa relativa al plazo de prescripción de tal acción de responsabilidad ni se remite expresamente al artículo 29 del referido Convenio.

- 37 La Sra. Bogiatzi sostiene, en esencia, que el Reglamento n° 2027/97 debe aplicarse e interpretarse de manera autónoma, en la medida en que ni remite expresamente a las disposiciones del Convenio de Varsovia aplicables al litigio principal ni hace aplicables a dicho asunto tales disposiciones, en particular el artículo 29 del referido Convenio.
- 38 Debe declararse que el Reglamento n° 2027/97 no permite, teniendo en cuenta únicamente su tenor y su contexto, responder a la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente.
- 39 En tales circunstancias, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, para interpretar una disposición de Derecho comunitario, debe tenerse en cuenta no sólo su tenor literal y su contexto, sino también los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véanse, en particular, las sentencias de 18 de mayo de 2000, KVS International, C-301/98, Rec. p. I-3583, apartado 21; de 23 de noviembre de 2006, ZVK, C-300/05, Rec. p. I-11169, apartado 15, y de 12 de febrero de 2009, Klarenberg, C-466/07, Rec. p. I-803, apartado 37).
- 40 Por lo que respecta al objetivo perseguido por el Reglamento n° 2027/97, se desprende de su primer considerando que tiene por objeto incrementar el nivel de protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo dentro del marco de la política común de transportes.
- 41 Además, se desprende tanto de los trabajos preparatorios del Reglamento n° 2027/97 como de sus considerandos tercero, quinto y decimoquinto que dicha pretensión de mejorar el nivel de protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo se traduce concretamente en la introducción de disposiciones destinadas a sustituir, por lo que respecta al transporte aéreo entre Estados miembros de la Comunidad, determinadas disposiciones del Convenio de Varsovia, mientras se espera un nuevo examen y una revisión detallada de dicho Convenio.

- 42 En particular, el legislador comunitario consideró que los límites de la responsabilidad de las compañías aéreas, tal como se establecen en el Convenio de Varsovia, eran demasiado bajos habida cuenta de las condiciones económicas y sociales existentes en el momento de elaborar el Reglamento n° 2027/97. Por consiguiente, pretendió elevar algunos de esos límites.
- 43 Sin embargo, de los considerandos segundo y cuarto, así como del artículo 2, apartado 2, del Reglamento n° 2027/97, se desprende que cuando el referido Reglamento no descarte al aplicación del Convenio de Varsovia con la finalidad de aumentar el nivel de protección de los pasajeros, dicha protección implica la complementariedad y equivalencia del Reglamento con el régimen convencional.
- 44 Ahora bien, el artículo 29 del Convenio de Varsovia, en la medida en que únicamente establece una modalidad de aplicación de la acción de responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, no forma parte de la categoría de disposiciones cuya aplicación ha pretendido descartar el legislador comunitario.
- 45 A la luz de las anteriores consideraciones, procede responder a la segunda cuestión que el Reglamento n° 2027/97 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a la aplicación del artículo 29 del Convenio de Varsovia a una situación en la que un viajero solicita que se haga responsable a una compañía aérea del daño sufrido durante un vuelo entre Estados miembros de la Comunidad.

### *Sobre la tercera cuestión*

- 46 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión, no procede responder a la tercera cuestión.

## Costas

<sup>47</sup> 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 Cuarta) declara:

- 1) **El Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en su versión modificada en último lugar por los cuatro Protocolos adicionales de Montreal de 25 de septiembre de 1975, no forma parte de las normas del ordenamiento jurídico comunitario cuya interpretación es competencia del Tribunal de Justicia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 234 CE.**
  
- 2) **El Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a la aplicación del artículo 29 del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en su versión modificada en último lugar por los cuatro Protocolos adicionales de Montreal de 25 de septiembre de 1975, a una situación en la que un viajero solicita que se haga responsable a una compañía aérea del daño sufrido durante un vuelo entre Estados miembros de la Comunidad Europea.**

Firmas