



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 22 de noviembre de 2012 *

«Transportes aéreos — Compensación y asistencia a los pasajeros — Denegación de embarque, cancelación o gran retraso de los vuelos — Plazo para recurrir»

En el asunto C-139/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Audiencia Provincial de Barcelona, mediante auto de 14 de febrero de 2011, recibido en el Tribunal de Justicia el 21 de marzo de 2011, en el procedimiento entre

Joan Cuadrench Moré

y

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

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

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Cuadrench Moré, por el Sr. J.-P. Mascaray Martí, abogado;
- en nombre de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, por la Sra. C. de Yzaguirre y Morer, Procuradora, y el Sr. J.M. Echegaray Fraile, abogado;
- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Szpunar, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. K. Simonsson, en calidad de agente;

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

* Lengua de procedimiento: español.

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91 (DO L 46, p. 1).
- 2 Dicha petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. Cuadrench Moré y Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (en lo sucesivo, «KLM»), en relación con la negativa de ésta a indemnizar al Sr. Cuadrench Moré por la cancelación de un vuelo.

Marco jurídico

Derecho internacional

Convenio de Varsovia

- 3 A tenor del artículo 17, apartado 1, 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 y completada 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 (en lo sucesivo, «Convenio de Varsovia»), «el transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. [...]».
- 4 El artículo 19 del Convenio de Varsovia dispone:

«El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.»
- 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.»

Convenio de Montreal

- 6 El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999, fue 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»). Este Convenio entró en vigor, por lo que

respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004. A partir de esta fecha y, en particular, entre los Estados miembros, el Convenio de Montreal prevalece sobre el Convenio de Varsovia, conforme a lo previsto en el artículo 55 del primero.

7 El artículo 19 del Convenio de Montreal dispone:

«El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. [...]»

8 El artículo 35 del Convenio de Montreal, que lleva por título «Plazo para las acciones», reproduce en esencia el contenido del artículo 29 del Convenio de Varsovia.

Derecho de la Unión

Reglamento (CE) n° 2027/97

9 Con 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 (DO L 285, p. 1), el legislador de la Unión se propuso incrementar el nivel de protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo mediante la introducción de disposiciones destinadas a sustituir, por lo que respecta al transporte aéreo entre Estados miembros, determinadas disposiciones del Convenio de Varsovia, a la espera de la revisión y modificación en profundidad de dicho Convenio.

10 El artículo 1 del Reglamento n° 2027/97 dispone:

«El presente Reglamento establece las obligaciones de las compañías aéreas de la Comunidad en relación con la responsabilidad con respecto a los pasajeros en caso de accidente, por daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que haya causado el perjuicio haya ocurrido a bordo de una aeronave o en el curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

[...]»

Reglamento n° 261/2004

11 El artículo 5, apartado 1, del Reglamento n° 261/2004 establece:

«En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 [...]».

12 El artículo 6 del mismo Reglamento prevé las obligaciones de asistencia a los pasajeros que incumben a los transportistas aéreos en caso de retraso de los vuelos.

13 El artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento es del siguiente tenor:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros;

- b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros;
- c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

[...]»

- 14 En ninguna disposición del Reglamento n° 261/2004 se precisa el plazo en que deben ejercitarse las acciones basadas en los derechos garantizados por dicho Reglamento.

Derecho español

- 15 La normativa nacional aplicable fija un plazo de prescripción de diez años para las acciones que no tengan fijado otro plazo.

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 16 El Sr. Cuadrench Moré reservó con KLM un vuelo previsto para el 20 de diciembre de 2005 con salida desde Shanghái (China) y destino en Barcelona. El vuelo KL 0896, que debía efectuar este trayecto, fue cancelado, lo que obligó al Sr. Cuadrench Moré a viajar el día siguiente con otra compañía vía Múnich (Alemania).
- 17 El 27 de febrero de 2009, el Sr. Cuadrench Moré presentó demandada ante el Juzgado de lo Mercantil n° 7 de Barcelona contra KLM, en reclamación, sobre la base del Reglamento n° 261/2004, de una compensación de 2.990 euros, más intereses y costas, como indemnización de los perjuicios causados por la cancelación del vuelo contratado.
- 18 En este contexto, KLM alega que la acción había prescrito por haber expirado el plazo de dos años previsto en el artículo 29 del Convenio de Varsovia para el ejercicio de acciones de responsabilidad contra los transportistas aéreos.
- 19 Mediante sentencia de 26 de mayo de 2009, el Juzgado de lo Mercantil n° 7 de Barcelona condenó a KLM al pago de un importe de 600 euros, más intereses legales, sobre la base del Reglamento n° 261/2004. En dicha sentencia, el mencionado órgano jurisdiccional desestimó el motivo de oposición formulado por KLM por considerar que tanto el plazo de prescripción establecido en el artículo 29 del Convenio de Varsovia como el previsto en el artículo 35 del Convenio de Montreal resultaban inaplicables en el presente caso, que se fundamentaba en el Reglamento n° 261/2004. Dado que este Reglamento no contiene ninguna disposición expresa que establezca el plazo de ejercicio de las acciones respectivas, el órgano jurisdiccional referido consideró aplicable la legislación española.
- 20 La Audiencia Provincial de Barcelona, que conoce del asunto en apelación, estima que, a falta de disposición expresa del Reglamento n° 261/2004 en la materia, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403), y de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rec. p. I-11061), en relación con la sentencia de 22 de octubre de 2009, Bogiatzi (C-301/08, Rec. p. I-10185), no permiten determinar, con la certeza necesaria, el plazo de recurso aplicable.

21 En este contexto, la Audiencia Provincial de Barcelona ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«Si el [Reglamento n° 261/2004] debe interpretarse en el sentido de que, en materia de plazo de reclamación, es aplicable el artículo 35 del Convenio de Montreal, que lo establece en dos años, o bien debe considerarse aplicable otra norma [del Derecho de la Unión] o la legislación nacional.»

Sobre la cuestión prejudicial

- 22 Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta esencialmente si el Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el plazo para el ejercicio de las acciones de reclamación de la compensación prevista en los artículos 5 y 7 de dicho Reglamento es el fijado en el artículo 35 del Convenio de Montreal o se determina conforme a otras disposiciones, en particular, las normas de cada Estado miembro sobre la prescripción de la acción.
- 23 Con carácter preliminar, procede recordar que en caso de cancelación de un vuelo, a menos que se deba a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables, los artículos 5 y 7 del Reglamento n° 261/2004 reconocen a los pasajeros un derecho a compensación que varía en función de la distancia y del destino del vuelo de que se trate, derecho que los pasajeros pueden invocar, en su caso, ante los órganos jurisdiccionales nacionales.
- 24 A este respecto, consta que el Reglamento n° 261/2004 no contiene ninguna disposición sobre el plazo de prescripción de las acciones ejercitadas ante los órganos jurisdiccionales nacionales para la reclamación de la compensación prevista en los artículos 5 y 7 de dicho Reglamento.
- 25 Es jurisprudencia reiterada que, cuando no existe normativa de la Unión en la materia, corresponde al Derecho interno de cada Estado miembro establecer la regulación procesal de las acciones destinadas a garantizar la tutela de los derechos que el ordenamiento jurídico de la Unión confiere a los justiciables, siempre que esta regulación respete los principios de equivalencia y de efectividad (véase, en este sentido la sentencia de 25 de noviembre de 2010, Fuß, C-429/09, Rec. p. I-12167, apartado 72).
- 26 Se deriva de lo anterior que el plazo en que deben ejercitarse las acciones de reclamación de la compensación prevista en los artículos 5 y 7 del Reglamento n° 261/2004 es el determinado por el Derecho nacional de cada Estado miembro, siempre que esta regulación respete los principios de equivalencia y de efectividad.
- 27 Esta apreciación no puede verse cuestionada, en contra de lo que alega KLM, por el hecho de que, en el artículo 29 del Convenio de Varsovia y en el artículo 35 del Convenio de Montreal, se establezca un plazo de dos años para el ejercicio de las acciones de responsabilidad basadas en los derechos reconocidos por dichos Convenios, contado a partir de la llegada a destino de la aeronave, del día en que ésta hubiese debido llegar o de la detención del transporte.
- 28 En efecto, la medida de compensación prevista en los artículos 5 y 7 del Reglamento n° 261/2004 no está comprendida en el ámbito de aplicación de los Convenios de Varsovia y de Montreal (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, apartado 55).
- 29 Por lo tanto, el plazo de dos años para el ejercicio de la acción establecido en el artículo 29 del Convenio de Varsovia y en el artículo 35 del Convenio de Montreal no puede considerarse aplicable a las acciones ejercitadas, en particular, sobre la base de los artículos 5 y 7 del Reglamento n° 261/2004.

- 30 Esta apreciación tampoco puede cuestionarse por lo declarado por el Tribunal de Justicia en la sentencia Bogiatzi, antes citada, conforme a la cual 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.
- 31 Debe señalarse a este respecto que, como se desprende del artículo 1 del Reglamento n° 2027/97, en su versión vigente en la época en que se produjeron los hechos que dieron lugar a la sentencia Bogiatzi, antes citada, dicho Reglamento se refiere a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, sobre la que versa asimismo el artículo 17 del Convenio de Varsovia.
- 32 El Reglamento n° 2027/97 tenía por único objeto sustituir, en lo que atañe al transporte aéreo entre Estados miembros, determinadas disposiciones del Convenio de Varsovia por otras más protectoras de los pasajeros en caso de accidente aéreo, sin pese a ello excluir la aplicación de las restantes disposiciones de dicho Convenio, entre las que se encuentra, en particular, la regulación del ejercicio de la acción de responsabilidad prevista en su artículo 29 (véase, en este sentido, la sentencia Bogiatzi, antes citada, apartados 41 a 44). Sin embargo, el Reglamento n° 261/2004 establece un régimen estandarizado e inmediato de reparación de los perjuicios constituidos por las molestias que ocasionan los retrasos y las cancelaciones de los vuelos, régimen que corresponde a una etapa anterior a la contemplada por el Convenio de Montreal y es, por tanto, autónomo con respecto al régimen establecido por éste (véase, en este sentido, la sentencia Nelson y otros, antes citada, apartados 46, 55 y 57, y jurisprudencia citada).
- 33 Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, procede responder a la cuestión planteada que el Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el plazo para el ejercicio de las acciones de reclamación de la compensación prevista en los artículos 5 y 7 de dicho Reglamento se determina conforme a las normas de cada Estado miembro sobre la prescripción de la acción.

Costas

- 34 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 Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91, debe interpretarse en el sentido de que el plazo para el ejercicio de las acciones de reclamación de la compensación prevista en los artículos 5 y 7 de dicho Reglamento se determina conforme a las normas de cada Estado miembro sobre la prescripción de la acción.

Firmas