



Recopilación de la Jurisprudencia

Asunto C-258/16

Finnair Oyj
contra
Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia

(Petición de decisión prejudicial planteada por el Korkein oikeus)

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Convenio de Montreal — Artículo 31 — Responsabilidad de los transportistas aéreos por el equipaje facturado — Requisitos de forma y contenido de la protesta presentada por escrito al transportista aéreo — Protesta presentada por vía electrónica y registrada en el sistema informático del transportista aéreo — Protesta presentada en nombre del destinatario por un dependiente del transportista aéreo»

Sumario — Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 12 de abril de 2018

1. *Acuerdos internacionales — Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional — Competencia del Tribunal de Justicia para interpretar las disposiciones de este*

(Convenio de Montreal de 1999)

2. *Transportes — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 2027/97 — Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional — Responsabilidad de los transportistas por el equipaje facturado — Requisitos relativos a la forma escrita y a los plazos de la protesta presentada al transportista aéreo — Alcance*

(Convenio de Montreal de 1999, arts. 31, aps. 2, 3 y 4)

3. *Transportes — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 2027/97 — Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional — Responsabilidad de los transportistas por el equipaje facturado — Requisitos relativos a la forma escrita de la protesta presentada al transportista aéreo — Protesta presentada por vía electrónica y registrada en el sistema informático del transportista aéreo — Procedencia*

(Convenio de Montreal de 1999, art. 31, ap. 3)

4. *Transportes — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 2027/97 — Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional — Responsabilidad de los transportistas por el equipaje facturado — Requisitos relativos a la forma escrita de la protesta presentada al transportista aéreo — Protesta presentada por vía electrónica y registrada en el sistema informático del transportista aéreo — Protesta presentada en nombre del destinatario por*

un dependiente del transportista aéreo — Procedencia — Requisito — Posibilidad para el pasajero de comprobar la exactitud del texto de esa protesta y, en su caso, de modificarla o completarla, incluso sustituirla, antes de que expire el plazo previsto

(Convenio de Montreal de 1999, art. 31, aps. 2 y 3)

5. *Transportes — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 2027/97 — Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional — Responsabilidad de los transportistas por el equipaje facturado — Requisitos materiales de la protesta presentada al transportista aéreo — Necesidad de indicar a dicho transportista el daño causado — Inexistencia de otros requisitos*

(Convenio de Montreal de 1999, arts. 17, ap. 2, y 31, aps. 1 a 4)

1. Véase el texto de la resolución.

(véanse los apartados 20 y 21)

2. El artículo 31, apartado 4, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, debe interpretarse en el sentido de que, en los plazos establecidos en el apartado 2 de dicho artículo, la protesta deberá hacerse por escrito, conforme al apartado 3 del citado artículo, so pena de que se declare la inadmisibilidad de todas las acciones contra el transportista.

A este respecto, en primer lugar, del artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal resulta, en particular, que, en caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista aéreo una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de los plazos establecidos por esa disposición, respectivamente para el equipaje o para la carga. Por otra parte, a tenor del artículo 31, apartado 3, de dicho Convenio, toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o remitirse dentro de los plazos establecidos para dicha protesta.

Ahora bien, las disposiciones de los apartados 2 y 3 del artículo 31 del Convenio de Montreal son de carácter complementario. Mientras que el artículo 31, apartado 2, de dicho Convenio de Montreal se limita a fijar plazos en los que distintos tipos de protestas deben presentarse al transportista aéreo, el artículo 31, apartado 3, del citado Convenio precisa, por su parte, por un lado, de qué manera deben presentarse dichas protestas al transportista y, por otro, la forma en que tales protestas deben ser realizadas, entendiéndose que esa precisión no puede afectar a la obligación de respetar los plazos fijados en el citado artículo 31, apartado 2.

De lo anterior resulta que el apartado 2 del artículo 31 del Convenio de Montreal, en relación con el apartado 3 de ese mismo artículo, debe interpretarse en el sentido de que impone que se haga una protesta por escrito y que se presente al transportista aéreo en los plazos previstos en el citado artículo 31, apartado 2. Además, habida cuenta de la articulación particular entre los apartados 2 y 3 del artículo 31 del Convenio de Montreal, como se ha precisado en el apartado 26 de la presente sentencia, no puede considerarse que una protesta se ha presentado válidamente al transportista aéreo en los plazos establecidos, en el sentido del apartado 4 de dicho artículo, si esta no se ha hecho por escrito, como exige el apartado 3 de ese mismo artículo.

(véanse los apartados 24 a 27, 30, 31 y el punto 1 del fallo)

3. Una protesta, como la controvertida en el litigio principal, registrada en el sistema informático del transportista aéreo cumple la exigencia de forma escrita, prevista en el artículo 31, apartado 3, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999.

Por consiguiente, debe entenderse que el adjetivo «escrito», en el contexto del artículo 31 del citado Convenio de Montreal, hace referencia a un conjunto de signos gráficos dotado de un significado, independientemente de que esté redactado a mano, impreso en papel o bien registrado en formato electrónico.

(véanse los apartados 35 a 37 y el punto 2 del fallo)

4. El artículo 31, apartados 2 y 3, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a que se considere que la exigencia de forma escrita se cumple cuando un representante del transportista aéreo registra por escrito, con conocimiento del pasajero, el aviso de protesta, bien en papel o bien electrónicamente, introduciéndolo en el sistema informático de ese transportista, siempre que el pasajero pueda comprobar la exactitud del texto de la protesta, tal como se ha puesto por escrito y registrado en ese sistema y, en su caso, modificarla o completarla, incluso sustituirla, antes de que expire el plazo previsto en el artículo 31, apartado 2, del citado Convenio.

Si bien la responsabilidad de emitir una protesta recae exclusivamente sobre el pasajero, del tenor del artículo 31 del Convenio de Montreal no se desprende en absoluto que este no disponga de la libertad de recurrir a la asistencia de otras personas para registrar su protesta. La facultad de que dispone el pasajero de apoyarse en otras personas le permite asimismo, como ha sucedido en el caso de autos, valerse de la asistencia de un representante del transportista aéreo para registrar por escrito su declaración oral en el sistema informático de ese transportista previsto a tal efecto.

Sin embargo, no puede negarse que los intereses respectivos del pasajero y del transportista aéreo, del que el representante es empleado, son diferentes, incluso opuestos. En efecto, el primero defiende la existencia de una daño causado a su equipaje, del que se supone que el segundo debe responder. Sin embargo, el objetivo de protección de los intereses de los consumidores en el transporte aéreo internacional y la necesidad de garantizar que el representante registre fiel y lealmente la declaración oral del pasajero pueden quedar suficientemente cubiertos garantizando que el pasajero afectado pueda comprobar la exactitud del texto de la protesta, tal como se ha puesto por escrito y registrado en el sistema informático por el representante del transportista aéreo y, en su caso, modificarla o completarla, incluso sustituirla, antes de que venza el plazo previsto en el artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal.

(véanse los apartados 42 y 44 a 47 y el punto 3 del fallo)

5. El artículo 31, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, debe interpretarse en el sentido de que no impone otros requisitos materiales a la protesta, aparte de la indicación al transportista aéreo del daño causado.

Del tenor de esta disposición se desprende que la finalidad de una protesta, como la controvertida en el asunto principal, presentada al transportista aéreo es comunicarle que el equipaje facturado no ha sido entregado en buen estado y de conformidad con el documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados en el artículo 3, apartado 2, del citado Convenio.

Seguidamente, en lo que atañe al contexto en el que se inserta el artículo 31, apartado 1, del Convenio de Montreal, cabe señalar que, en virtud de la primera parte de la primera frase del artículo 17, apartado 2, de dicho Convenio, el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado.

De las consideraciones anteriores resulta que el artículo 31, apartado 1, del Convenio de Montreal, en relación con la primera parte de la primera frase del artículo 17, apartado 2, de dicho Convenio, debe interpretarse en el sentido de que una protesta formulada por el pasajero afectado, como la presentada en el asunto principal, tiene por objeto informar al transportista aéreo de la existencia del daño causado. Pues bien, en la medida en que, como se desprende de la respuesta a las cuestiones primera y segunda, el artículo 31, apartados 2 a 4, del Convenio de Montreal se limita a precisar, en primer lugar, los plazos en los que los distintos tipos de protesta deben presentarse al transportista y, a continuación, de qué manera y en qué forma esas protestas deben presentarse al transportista y, en definitiva, las consecuencias del incumplimiento de todos esos requisitos, el citado artículo no supedita tales protestas a ningún requisito material.

(véanse los apartados 50 a 54 y el punto 4 del fallo)