

# Versión anonimizada

Traducción

C-606/20 – 1

Asunto C-606/20

## Petición de decisión prejudicial

### Fecha de presentación:

17 de noviembre de 2020

### Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania)

### Fecha de la resolución de remisión:

9 de noviembre de 2020

### Parte demandante y apelante:

EZ

### Parte demandada y apelada:

IBERIA Líneas Aéreas de España, Sociedad Unipersonal

I.

[omissis]

**Landgericht Düsseldorf**

**Resolución**

En el litigio

del Sr. EZ, [omissis],

parte demandante y apelante,

[omissis]

e

IBERIA Líneas Aéreas de España, Sociedad Unipersonal, [omissis] Madrid, España,

parte demandada y apelada,

[omissis]

la Sala Vigésimosegunda de lo Civil del Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf),

tras la vista celebrada el 23 de octubre de 2020,

[omissis]

**ha resuelto:**

Suspender el procedimiento.

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafos primero, letra b), y tercero, la siguiente cuestión prejudicial relativa a la interpretación del Derecho de la Unión:

¿Debe interpretarse el artículo 20, primera frase, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado el 9 de diciembre de 1999 por la Comunidad Europea y aprobado en nombre de esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, que entró en vigor el 28 de junio de 2004, en el sentido de que el transportista se verá exonerado total o parcialmente de su responsabilidad por pérdida de equipajes conforme al artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, si el pasajero transporta artículos de electrónica, como una cámara compacta, una *tablet* (iPad) y auriculares inalámbricos, nuevos o con un valor como si fueran nuevos, no en el equipaje de mano, sino en el equipaje facturado, sin comunicárselo al transportista, cuando el pasajero podía llevar esos artículos de electrónica en el equipaje de mano y le era razonablemente exigible?

**Fundamentos:**

**I.**

El demandante EZ [omissis] reclama una indemnización a la compañía aérea demandada IBERIA Líneas Aéreas de España, S. A., Operadora, Sociedad Unipersonal, en virtud del Convenio de Montreal (en lo sucesivo, «CM») por la pérdida de equipaje.

El demandante reservó un vuelo con la demandada que esta efectuó el 29 de diciembre de 2018, de Düsseldorf a Ciudad de Panamá vía Madrid [omissis]. Al comenzar su viaje, el demandante facturó un bolso de viaje en el aeropuerto de

Düsseldorf. No llevaba ningún equipaje de mano. Además de la ropa, el equipaje facturado contenía, entre otros, los siguientes objetos:

- 1 x cámara compacta Cybershot, marca: Sony, modelo: DSX-RX 100 II, valor actual: 674,10 euros, adquisición: verano de 2018
- 1 x *tablet*, marca: Apple, modelo: iPad, Celular 128 GB de memoria, color: gris, valor actual: 512,10 euros, adquisición: junio de 2018
- 1 x auriculares inalámbricos, marca: Beats by Dr. Dre, color: negro mate, valor actual: 314,91 euros, adquisición: octubre de 2018

El demandante podría haber llevado los mencionados objetos en su equipaje de mano sin problema alguno. Sin embargo, no lo hizo porque hasta entonces siempre había transportado ese tipo de objetos en el equipaje facturado y nunca había sufrido ninguna pérdida de equipaje.

En total, el contenido del bolso de viaje (ropa, cámara, tableta y auriculares) tenía un valor de 2 268,10 euros. El demandante solicita la reparación del perjuicio hasta el límite máximo de la responsabilidad conforme al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal por una cantidad de 1 288 derechos especiales de giro, es decir, un importe igual a 1 383,00 euros.

El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) estimó la demanda de indemnización por pérdida de equipaje solo hasta la cantidad de 720,47 euros y la desestimó en lo que concierne a la cámara compacta, el iPad y los auriculares inalámbricos en una sentencia pronunciada el 24 de enero de 2020 [*omissis*].

Como fundamento de su sentencia expuso que al demandante, conforme al artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal, le es atribuible una culpa concurrente del 100 %, de modo que se excluyen los derechos indemnizatorios por pérdida de equipaje. Señaló que el valor de los objetos mencionados (cámara, tableta, auriculares), casi nuevos, no era nada despreciable, de modo que consideraba que eran «objetos de valor». A su juicio, en el moderno tráfico aéreo colectivo el pasajero debe contar siempre con la posibilidad de una pérdida del equipaje, por lo que tales objetos de valor deben ser transportados siempre en el equipaje de mano.

La sentencia en primera instancia de 24 de enero de 2020, notificada al demandante el 5 de febrero de 2020, fue impugnada por este [*omissis*] con el recurso de apelación, interpuesto debidamente en tiempo y forma, siendo motivado [*omissis*] [detalles procesales] también debidamente en tiempo y forma.

El demandante alega en apelación que el Amtsgericht interpretó erróneamente la disposición del artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal. A su juicio, debe ser interpretada a la luz de la finalidad del Convenio de Montreal, que es asegurar la protección de los intereses de los usuarios y lograr un equilibrio de intereses equitativo. Argumenta que, hoy en día, los artículos de electrónica como

las cámaras compactas, las tabletas y los auriculares ya no son «objetos de valor» sino meros «objetos de uso cotidiano» que se utilizan a diario y no tienen un valor extraordinario y a menudo tienen una vida útil de duración corta o media. Entiende que, por consiguiente, esos artículos de electrónica deben tratarse como las prendas de vestir, las gafas de sol u objetos similares, que también pueden transportarse en el equipaje facturado.

Por lo tanto, en la apelación, el demandante solicita que se modifique la sentencia de primera instancia del 24 de enero de 2020 y que por los objetos mencionados se le conceda una indemnización adicional por importe de 662,53 euros.

## II.

La demandada solicita en la fase de apelación que se desestime la apelación. Defiende la sentencia recaída en primera instancia.

El éxito de la apelación depende de un modo determinante de la cuestión prejudicial expuesta al inicio.

En concreto:

1.

El Reglamento (CE) n.º 2027/97 transpone las disposiciones correspondientes del Convenio de Montreal en relación con la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje dentro del territorio de la Unión. Del artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento resulta que la responsabilidad de una compañía aérea de la Unión en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad. Procede precisar que el Convenio de Montreal fue suscrito por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado, en su nombre, por el Consejo de la Unión Europea, el 5 de abril de 2001. Este Convenio entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004. Dado que el Convenio de Montreal forma parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión a partir de esa fecha, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación (véase Tribunal de Justicia, sentencia de 19 de diciembre de 2019 — C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, pp. 381 y 382, apartados 29 y 30).

2.

Es incontrovertido que el demandante tiene derecho a ser indemnizado por el demandado como transportista aéreo de conformidad con el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal por la pérdida de equipaje tras la facturación del mismo en el aeropuerto de Düsseldorf el 29 de diciembre de 2018. Las partes solo discuten si al demandante le es imputable una culpa concurrente del 100 % de conformidad con el artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal porque

transportó una cámara compacta, un iPad y unos auriculares, que se encontraban en la maleta perdida, no en el equipaje de mano sino en el equipaje facturado.

A tenor del artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal, si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad por la pérdida del equipaje.

Por tanto, en el presente asunto es decisivo saber a qué se refiere el Convenio de Montreal cuando exige, para la exoneración de responsabilidad por culpa concurrente del pasajero y refiriéndose a este «que la negligencia u otra acción u omisión indebida [...] causó el daño o contribuyó a él».

Los conceptos empleados en el Convenio de Montreal deben ser objeto de una interpretación uniforme y autónoma, de modo que se ha de tener en cuenta al interpretarlos no los diferentes sentidos que se les pueda haber dado en los Derechos internos de los Estados miembros de la Unión, sino las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a esta. A este respecto, el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969, que codifica las reglas del Derecho internacional general y que, como tal, es vinculante para la Unión, precisa, a este respecto, 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 estos y teniendo en cuenta su objeto y fin (véase Tribunal de Justicia, sentencia de 19 de diciembre de 2019-C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, pp. 381 y 382, apartados 31 y 32).

Los Estados partes del Convenio de Montreal, según el párrafo tercero de su preámbulo, conscientes de «la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y [de] la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución», han decidido establecer un régimen de responsabilidad objetiva de las compañías aéreas. Este régimen de responsabilidad implica, no obstante, como resulta del párrafo quinto del preámbulo del Convenio de Montreal, que se preserve un «equilibrio de intereses equitativo», en especial en relación con los intereses de las compañías aéreas y de los pasajeros (véase, la sentencia de 19 de diciembre de 2019 — C-532/18 GN/ZU, NJW 2020, pp. 381, 382, apartado 36).

Para preservar dicho equilibrio, el Convenio de Montreal exonera de responsabilidad a la compañía aérea en determinados supuestos. En efecto, el artículo 20, primera frase, de dicho Convenio establece que, si la compañía aérea prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él, la compañía aérea quedará exonerada, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto a dicho pasajero. Estos límites permiten que los pasajeros sean indemnizados fácil y rápidamente sin que, no obstante, se imponga a los transportistas aéreos una carga de reparación muy

gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, incluso paralizar, su actividad económica (véase la sentencia del Tribunal de Justicia, *loc. cit.*, apartados 39 y 40).

En consecuencia, el requisito para la exoneración de responsabilidad del transportista según el artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal, que exige, refiriéndose al pasajero, «que la negligencia u otra acción u omisión indebida [...] causó el daño o contribuyó a él», debe interpretarse de conformidad con el sentido corriente de las palabras, la sistemática de la normativa y teniendo en cuenta el objeto y el fin del Convenio de Montreal, a saber, garantizar un elevado nivel de protección de los intereses de protección del consumidor y, al mismo tiempo, alcanzar un «equilibrio de intereses equitativo» entre los intereses de los pasajeros y los de las compañías aéreas.

Es probable que el sentido corriente de una causación concurrente al menos negligente del daño, en caso de pérdida de equipaje, presuponga la inobservancia de la diligencia objetivamente debida en el tráfico.

En la jurisprudencia nacional alemana y en la doctrina alemana se opina que en el actual sistema de transporte colectivo los viajeros siempre deben tener en cuenta la posibilidad de perder su equipaje facturado, por lo que, por regla general, es una grave violación del deber de diligencia en los asuntos propios a los efectos del artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal, transportar objetos de valor en el equipaje facturado y no en el equipaje de mano [*omissis*]. En ese sentido, la jurisprudencia alemana ha apreciado una culpa concurrente, por ejemplo, cuando el pasajero transportaba un valioso equipo fotográfico [*omissis*] en el equipaje facturado, aunque fuera posible y razonablemente exigible transportarlo en el equipaje de mano y posteriormente el equipaje facturado se perdía.

La situación no suscita problemas para la Sala cuando el pasajero transporta los clásicos objetos de valor como dinero en efectivo, títulos-valor, joyas de oro, etc. en el equipaje facturado en lugar de en el de mano. En tal caso habrá que apreciar por regla general una culpa concurrente relevante del pasajero que dará lugar a una exoneración parcial o total de la responsabilidad del transportista [*omissis*]. Sin embargo, en el caso del transporte de artículos de electrónica, como en el presente asunto, la cuestión de la culpa concurrente requiere un enfoque más diferenciado.

En los últimos años, muchos artículos de electrónica, como los teléfonos inteligentes, las tabletas, los ordenadores portátiles y las cámaras compactas, etc., se han convertido en «objetos de uso cotidiano» para muchos sectores de la población y su uso se ha generalizado. A pesar de las constantes mejoras de la tecnología, los precios de los artículos de electrónica han disminuido continuamente en los últimos decenios. Muchas personas usan esos artículos electrónica casi a diario. Aunque los precios de los aparatos (nuevos), como muestra el presente caso, alcanzan a veces valores de hasta 1 000,00 euros, a menudo tienen una vida útil limitada y pierden rápidamente su valor en el

mercado de segunda mano. Por lo tanto, para una gran parte de la población, esos artículos de electrónica no tienen la consideración de objetos de valor clásicos. Esto podría ser indicativo de que no procede apreciar una culpa concurrente en la conducta del demandante (depositando la cámara, la tableta y los auriculares en el equipaje facturado) y de que sí procede concederle una indemnización completa por esos objetos perdidos.

Por otra parte, como muestra el presente caso, los artículos de electrónica casi nuevos tienen un valor nada despreciable. A menudo, los artículos de electrónica como los teléfonos inteligentes, las cámaras compactas, las tabletas y los auriculares son pequeños y manejables y, por lo general, los pasajeros los pueden llevar fácilmente en su equipaje de mano. También es cierto que en el moderno tráfico aéreo colectivo es habitual que cada cierto tiempo se pierda equipaje, de modo que el pasajero debe contar siempre con esa posibilidad. A fin de alcanzar aquí un equilibrio de intereses equitativo entre los intereses del pasajero, que también se beneficia de las ventajas del moderno transporte aéreo colectivo, y los de las compañías aéreas, podría considerarse razonablemente exigible al pasajero que llevara esos artículos siempre en su equipaje de mano, para evitar que las líneas aéreas se vean expuestas a reclamaciones de elevadas indemnizaciones en caso de pérdida de equipaje.

Por lo que se aprecia, esta cuestión no ha sido aclarada hasta la fecha a la luz del Derecho de la Unión y la interpretación correcta tampoco se puede establecer de forma inequívoca, de modo que es necesario plantear la cuestión al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafos primero, letra b), y tercero, para obtener una decisión prejudicial.

### III.

A causa de la remisión al Tribunal de Justicia, el litigio tuvo que ser suspendido por analogía con el artículo 148 de la Zivilprozessordnung (Ley de Enjuiciamiento civil).

[omissis]