

**BASE DE DATOS DE Norma DEF.-**

Referencia: NCJ063328

**TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

Sentencia de 12 de abril de 2018

Sala Tercera

Asunto. n.º C-258/16

**SUMARIO:**

**Transporte aéreo de pasajeros. Reclamación por pérdida de equipaje. Formulación por medios electrónicos a través de un representante de la compañía aérea. Derecho de repetición de la aseguradora. Legitimación activa.** El artículo 31.4, 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. 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 31.3, del referido Convenio de Montreal de 1999. El artículo 31, apartados 2 y 3, del Convenio 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. El artículo 31, del Convenio 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.

**PRECEPTOS:**

Convenio de Montreal de 1999 (Unificación de reglas para el Transporte Aéreo Internacional), arts. 17.2 y 31.

Reglamento (CE) nº 2027/97 (Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente), arts. 1 y 3.1.

**PONENTE:**

*Don J. Malenovský.*

En el asunto C 258/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Korkein oikeus (Tribunal Supremo, Finlandia), mediante resolución de 2 de mayo de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 9 de mayo de 2016, en el procedimiento entre

**Finnair Oyj**

y

**Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský (Ponente), M. Safjan, D. Šváby y M. Vilaras, Jueces;



Abogado General: Sra. E. Sharpston;  
Secretario: Sra. C. Strömholm, administradora;  
habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 23 de marzo de 2017;  
consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Finnair Oyj, por el Sr. T. Väätäinen, asianajaja;
  - en nombre de Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, por el Sr. V. Teiramaa, asianajaja;
  - en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. M. Capolupo, avvocato dello Stato;
  - en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. I. Koskinen y K. Simonsson, en calidad de agentes;
- oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de diciembre de 2017;

dicta la siguiente

### Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 31 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 (DO 2001, L 194, p. 38; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»).

2. Dicha petición se ha suscitado en el marco de un litigio entre Finnair Oyj, una compañía aérea, y Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (en lo sucesivo, «Fennia»), una compañía aseguradora, acerca de la responsabilidad de esa compañía aérea por el perjuicio que resulta de la pérdida de objetos que forman parte de un equipaje.

### Marco jurídico

#### *Convenio de Montreal*

3. El preámbulo del Convenio de Montreal expone, en particular, en su párrafo tercero, que los Estados partes 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 17 del Convenio de Montreal, titulado «Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje», establece en su apartado 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.»

6. El artículo 31 del citado Convenio, que lleva por título «Aviso de protesta oportuno», establece:

«1. El recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el

documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 3 y en el párrafo 2 del artículo 4.

2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para el equipaje facturado y de catorce días para la carga, a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de veintidós días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición.

3. Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados.

4. A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.»

#### *Derecho de la Unión*

7. El artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 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 1997, L 285, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO 2002, L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 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 [...]».

8. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97 presenta el siguiente tenor:

«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.»

#### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

9. La Sra. Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis viajó con un vuelo de Finnair desde Málaga hasta Helsinki (Finlandia). Al llegar a Helsinki, el 1 de noviembre de 2010, se percató de que habían desaparecido algunos bienes de su equipaje facturado.

10. Ese mismo día, la Sra. Mäkelä-Dermedesiotis se puso en contacto telefónico con el servicio de atención al cliente de Finnair. Detalló los bienes perdidos e informó al representante de la compañía de su valor. Este introdujo la información facilitada por ella en el sistema informático de Finnair. El 3 de noviembre de 2010, la Sra. Mäkelä-Dermedesiotis volvió a llamar al servicio de atención al cliente de Finnair para pedir un comprobante con el que poder presentar la correspondiente reclamación contra su compañía aseguradora, Fennia. A raíz de esa solicitud, Finnair le expidió un comprobante que acreditaba que había presentado un aviso de protesta.

11. A continuación, Fennia indemnizó a la Sra. Mäkelä-Dermedesiotis por los daños sufridos y, tras subrogarse en la reclamación inicial de esta, el 2 de septiembre de 2011, presentó una demanda ante el Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Helsinki, Finlandia) por la que pretendía repetir contra Finnair.

12. Finnair se opuso a dicha demanda, alegando, en esencia, la inadmisibilidad del recurso, dado que la Sra. Mäkelä-Dermedesiotis no había presentado reclamación alguna por escrito dentro del plazo de siete días desde la recepción del equipaje, previsto en el artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal.

13. Mediante sentencia de 4 de septiembre de 2012, el Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Helsinki) resolvió a favor de Finnair y desestimó la acción de indemnización.

14. Fennia interpuso un recurso contra dicha sentencia ante el Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki, Finlandia).

15. Dicho tribunal examinó, en particular, las instrucciones a pasajeros publicadas en el sitio de Internet de Finnair, que contienen varias indicaciones para notificar los perjuicios sufridos y, en efecto, para formular una protesta por escrito. El citado tribunal declaró que el aviso de protesta se puede presentar telefónicamente, mientras que la protesta por escrito debe realizarse en un formulario específico en el plazo de siete días desde la recepción

del equipaje. El Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki) consideró que las instrucciones que contiene el sitio de Internet de Finnair «no son suficientemente claras e inequívocas para un pasajero que es consumidor». Según dicho órgano jurisdiccional, dado que en las instrucciones no se especifica el fin para el cual debe presentarse el aviso de protesta, el pasajero, como consumidor, puede entender que una protesta presentada telefónicamente y registrada por un empleado de la compañía también puede cumplir los requisitos de la protesta formal por escrito. En el presente caso, la Sra. Mäkelä-Dermedesiotis describió los daños sufridos con precisión en su aviso de protesta ante Finnair y obtuvo un comprobante por escrito del cual se deduce que su aviso de protesta fue registrado en plazo en el sistema informático de Finnair. Por otra parte, esta recibió el citado aviso de protesta, pero no informó a la Sra. Mäkelä-Dermedesiotis de que consideraba que ello no bastaba para poder reclamar exigiendo la responsabilidad de ese transportista aéreo y de que era preciso, además, formular por escrito un nuevo aviso de protesta.

**16.** Mediante sentencia de 28 de febrero de 2014, el Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki) anuló la sentencia del Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Helsinki) y condenó a Finnair a indemnizar a Fennia.

**17.** Finnair interpuso un recurso de casación contra dicha sentencia ante el Korkein oikeus (Tribunal Supremo, Finlandia). En apoyo de su recurso de casación, dicha compañía aérea sostiene, en particular que, contrariamente al Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Helsinki), el Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki) realizó una interpretación errónea del artículo 31 del Convenio de Montreal.

**18.** En estas circunstancias, el Korkein oikeus (Tribunal Supremo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 31, apartado 4, del Convenio de Montreal en el sentido de que, para conservar la legitimación activa, además de avisar de la protesta en el plazo establecido, es necesario presentarla por escrito y dentro de los plazos estipulados, de conformidad con el artículo 31, apartado 3?

2) En caso de que la conservación de la legitimación activa requiera que la protesta se presente en plazo y por escrito, ¿debe interpretarse el artículo 31, apartado 3, del Convenio de Montreal en el sentido de que la exigencia de forma escrita puede verse satisfecha también por medios electrónicos e incluso con el registro del perjuicio declarado en el sistema [informático] de la compañía aérea?

3) ¿Se opone el Convenio de Montreal a una interpretación conforme a la cual la exigencia de forma escrita se ha de considerar satisfecha si el representante de la compañía aérea registra el aviso de protesta/protesta por escrito, con el conocimiento del pasajero, bien en papel o bien electrónicamente en el sistema [informático] de la compañía aérea?

4) ¿Impone el artículo 31 del Convenio de Montreal otros requisitos materiales a la protesta aparte de la indicación a la compañía aérea de los perjuicios sufridos?»

### **Sobre las cuestiones prejudiciales**

#### *Observaciones preliminares*

**19.** 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.

**20.** Las disposiciones del Convenio de Montreal forman parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión a partir de esa fecha y, por lo tanto, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 36, y de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 20).

**21.** A este respecto, el artículo 31 del Convenio de Viena, de 23 de mayo de 1969, sobre el Derecho de los Tratados, que codifica el 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 (sentencia de 17 de febrero de 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, apartado 24).

**22.** En el presente asunto, las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal deben interpretarse a la luz de las consideraciones anteriores.

*Sobre la primera cuestión prejudicial*

**23.** Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 31, apartado 4, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que, en los plazos señalados en el apartado 2 de dicho artículo, la protesta deber hacerse por escrito, con arreglo al apartado 3 de dicho artículo, so pena de que se declare la inadmisibilidad de cualquier tipo de acción contra el transportista.

**24.** 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.

**25.** 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.

**26.** 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.

**27.** Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, debe interpretarse que el apartado 2 del artículo 31 del Convenio de Montreal, en relación con el apartado 3 de ese mismo artículo, impone que se haga una protesta por escrito y que se presente al transportista aéreo en los plazos previstos en el artículo 31, apartado 2.

**28.** En este sentido, con arreglo al artículo 31, apartado 4, del Convenio de Montreal, a falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.

**29.** De las consideraciones anteriores resulta que quien estime que se le ha ocasionado un perjuicio como consecuencia de la avería sufrida por un equipaje o una carga deberá presentar al transportista aéreo su protesta en los plazos establecidos en el artículo 31, apartado 2, del citado Convenio, so pena de que se declare la inadmisibilidad de todas las acciones contra el transportista.

**30.** 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.

**31.** De las consideraciones anteriores resulta que debe responderse a la primera cuestión prejudicial que el artículo 31, apartado 4, del Convenio de Montreal 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.

*Sobre la segunda cuestión prejudicial*

**32.** Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si 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 de Montreal.



**33.** A este respecto, es preciso señalar que, en su sentido ordinario, el adjetivo «escrito» implica un conjunto de signos gráficos dotado de un significado.

**34.** Por otra parte, a la vista tanto del párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, que recuerda la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional, como del principio de «equilibrio de intereses equitativo», que se recoge en el párrafo quinto del citado Convenio, el requisito de la forma escrita no puede llevar a limitar excesivamente la manera concreta en la que el pasajero puede elegir presentar su protesta, siempre que sea posible identificar a ese pasajero como autor de la protesta.

**35.** 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.

**36.** Por consiguiente, debe considerarse que una protesta, como la controvertida en el litigio principal, registrada en el sistema informático del transportista aéreo cumple la exigencia de forma escrita, recogida en el artículo 31, apartado 3, del Convenio de Montreal.

**37.** Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que 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 de Montreal.

#### *Sobre la tercera cuestión prejudicial*

**38.** Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 31, apartados 2 y 3, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que no se opone a que la exigencia de forma escrita se considere satisfecha si un representante de la compañía aérea registra el aviso de protesta por escrito, con conocimiento del pasajero, bien en papel o bien electrónicamente, introduciéndolo en el sistema informático de ese transportista.

**39.** Como se desprende de los apartados 24 y 25 de la presente sentencia, del artículo el artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal resulta que, en caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta dentro de los plazos establecidos. Además, con arreglo al artículo 31, apartado 3, del citado Convenio, toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos previstos para dicha protesta.

**40.** De la lectura conjunta del tenor claro de esas disposiciones se desprende que corresponde a un destinatario, como el destinatario del que se trata en el litigio principal, en cuanto pasajero cuyo equipaje facturado ha sufrido una avería, formular una protesta y presentarla al transportista aéreo de que se trata.

**41.** En efecto, el pasajero afectado puede constatar el hecho de la avería y dispone de los elementos necesarios para establecer el carácter y el valor de los objetos concretos que han sufrido el daño así como, en definitiva, el importe de ese daño.

**42.** 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.

**43.** Además, una interpretación en sentido opuesto sería contraria al objetivo de protección de los intereses del consumidor en el transporte aéreo que resulta del tercer párrafo del preámbulo de este Convenio, que debe ser tomado en consideración conforme a la jurisprudencia recordada en el apartado 21 de la presente sentencia.

**44.** 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.



**45.** 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 un daño causado a su equipaje, del que se supone que el segundo debe responder.

**46.** 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.

**47.** De lo anterior resulta que el artículo 31, apartados 2 y 3, del Convenio de Montreal 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.

#### *Sobre la cuarta cuestión prejudicial*

**48.** Mediante su cuarta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 31 del Convenio de Montreal impone otros requisitos materiales a la protesta aparte de la indicación a la compañía aérea de los perjuicios sufridos.

**49.** A este respecto, del tenor del artículo 31, apartado 1, del Convenio de Montreal se desprende, en particular, que el recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados 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.

**50.** 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.

**51.** 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 fase 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.

**52.** 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.

**53.** 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.

**54.** De las consideraciones anteriores se desprende que el artículo 31 del Convenio de Montreal 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.



## Costas

55. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este 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:

1) 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.

2) 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.

3) 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.

4) 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.

\* Lengua de procedimiento: finés.

Fuente sitio en internet del Tribunal de Justicias