

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ064911

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 9 de julio de 2020

Sala Cuarta

Asunto n.º 86/19

SUMARIO:**Transporte aéreo. Pérdida de equipaje. Cuantía de la indemnización. Límite indemnizatorio máximo. Acreditación del valor de lo perdido.**

La responsabilidad de los transportistas aéreos de la Unión en relación con los pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad. En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso «se limita», entre el 30 de diciembre de 2009 y el 28 de diciembre de 2019, a 1 131 derechos especiales de giro (DEG) por pasajero, límite que constituye una **indemnización máxima que no puede corresponder ipso iure y a tanto alzado a todo pasajero**, ni siquiera en caso de pérdida de su equipaje. La limitación de la indemnización expuesta, fijada en el artículo 22.2, del Convenio de Montreal, tiene que aplicarse a la totalidad del daño causado, con independencia del carácter material o moral del propio daño. A ese respecto, la posibilidad de que el pasajero haga una declaración especial del valor al entregar el equipaje facturado al transportista, con arreglo a la segunda parte de esa misma disposición, confirma que el límite de responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida del equipaje es, a falta de declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, un límite absoluto que comprende tanto el daño moral como el material. De los trabajos preparatorios del Convenio de Montreal se desprende que las cantidades indicadas en la disposición del proyecto normativo que, posteriormente, pasaría a ser el artículo 22 habían sido concebidas como cuantías máximas y no como importes indemnizatorios a tanto alzado que debieran concederse automáticamente a los perjudicados. Pero de ninguna de las disposiciones del Convenio se desprende que la pérdida del equipaje deba considerarse el supuesto más grave de daños causados al equipaje, de modo que, por el mero hecho de acreditarse tal pérdida, se adeude *ipso iure* al pasajero perjudicado una indemnización equivalente a la cantidad prevista en la segunda de aquellas disposiciones. De todo ello se deduce que el importe de la indemnización por pérdida, sin que medie declaración especial del valor, debe determinarse, dentro del límite fijado en el citado artículo 22.2, **atendiendo a las circunstancias del caso concreto.**

Incumbe a los pasajeros interesados, bajo el control del juez nacional, **acreditar de forma suficiente en Derecho el contenido del equipaje extraviado.** Dado que ni el Convenio ni el Reglamento n.º 2027/97 establecen normas específicas sobre la prueba de los daños, procede, de conformidad con el principio de autonomía procesal, aplicar las normas pertinentes del Derecho nacional. En una situación en la que el pasajero perjudicado no aporta prueba alguna de los daños ocasionados por la destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje, el juez nacional puede tomar en consideración datos tales como el peso del equipaje o la circunstancia de que la pérdida se haya producido durante el viaje de ida o el de vuelta. No obstante, estos datos no deben tomarse en consideración aisladamente, sino que han de apreciarse en su conjunto. En virtud de lo expuesto, **el Tribunal de Justicia declara que:**

1) El artículo 17, apartado 2, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que la cantidad prevista en esta última disposición en concepto de límite de responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, constituye una indemnización máxima que no corresponde *ipso iure* y a tanto alzado al pasajero afectado. En consecuencia, incumbe al juez nacional determinar, dentro de ese límite, el importe de la indemnización adeudada al pasajero atendiendo a las circunstancias del caso concreto.

2) El artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que el importe de la indemnización adeudada a un pasajero cuyo equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de

destino, haya sido objeto de destrucción, pérdida, avería o retraso ha de ser determinado por el juez nacional con arreglo a la normativa nacional aplicable, particularmente en materia de prueba. No obstante, esa normativa no debe ser menos favorable que la aplicable a recursos similares de Derecho interno ni estar articulada de manera que haga en la práctica imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el Convenio de Montreal.

PRECEPTOS:

Convenio de Montreal de 1999 (Unificación de reglas para el Transporte Aéreo Internacional), arts. 3.3, 17, 22.2 y 24.

Reglamento (CE) n.º 2027/97 (Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente), arts. 1 y 3.1.

PONENTE:

Don N. Piçarra.

En el asunto C-86/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Mercantil n.º 9 de Barcelona mediante auto de 3 de diciembre de 2018, recibido en el Tribunal de Justicia el 6 de febrero de 2019, en el procedimiento entre

SL

y

Vueling Airlines, S. A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala, y los Sres. S. Rodin y D. Šváby, la Sra. K. Jürimäe y el Sr. N. Piçarra (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. G. Pitruzzella;

Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 15 de enero de 2020;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de SL, por el Sr. A. Azcárraga Gonzalo y las Sras. A. Velázquez Cobos y J. C. Siqueira Viana, abogados;

– en nombre de Vueling Airlines, S. A., por el Sr. J. Fillat Boneta, abogado;

– en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, M. Hellmann y U. Bartl y por la Sra. A. Berg, en calidad de agentes;

– en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. M. K. Bulterman y M. A. M. de Ree, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. J. Rius y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 11 de marzo de 2020;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 17, apartado 2, y 22, apartado 2, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de esta 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»), que entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004.

2. Dicha petición se ha presentado en el marco de un litigio entre SL y el transportista aéreo Vueling Airlines, S. A., relativo a una reclamación de indemnización de los daños materiales y morales derivados de la pérdida del equipaje facturado por SL con ocasión de un vuelo operado por dicho transportista.

Marco jurídico

Derecho internacional

3. En el párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, 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. El párrafo quinto del citado preámbulo expone que «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 3, apartado 3, del Convenio de Montreal establece:

«El transportista entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.»

6. A tenor del artículo 17 del mismo Convenio, cuyo epígrafe es «Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje»:

«[...]

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. [...]

3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.»

7. El artículo 22 de dicho Convenio, que lleva como epígrafe «Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga», dispone en su apartado 2:

«En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1 000 derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado

a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.»

8. Con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 24 del Convenio de Montreal, el límite de responsabilidad previsto en el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio fue elevado a 1 131 derechos especiales de giro (en lo sucesivo, «DEG») por pasajero para los daños causados al equipaje a partir del 30 de diciembre de 2009. Dicha cantidad ha sido incrementada a 1 288 DEG a partir del 28 de diciembre de 2019.

Derecho de la Unión

9. A raíz de la firma del Convenio de Montreal, el 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), fue modificado 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»).

10. Los considerandos 12 y 18 del Reglamento n.º 889/2002 exponen:

«(12) El establecimiento de unos límites de responsabilidad uniformes para la pérdida, daño o destrucción del equipaje y para los perjuicios ocasionados por los retrasos, aplicables a todos los desplazamientos efectuados por compañías [de la Unión], garantizarán unas normas simples y claras tanto para los pasajeros como para las compañías aéreas y permitirán que los pasajeros sepan cuándo resulta necesario contratar un seguro adicional.

[...]

(18) Cuando sean necesarias nuevas normas para aplicar el Convenio de Montreal en aquellos puntos que no contempla el Reglamento (CE) n.º 2027/97 corresponde a los Estados miembros adoptar dichas disposiciones.»

11. A tenor del artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97:

«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. También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.»

12. El artículo 3, apartado 1, del mismo Reglamento dispone:

«La responsabilidad de una compañía aérea [de la Unión] 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 cuestión prejudicial

13. El 18 de septiembre de 2017, SL viajó de Ibiza (Illes Balears) a Fuerteventura (Las Palmas), con escala en Barcelona, mediante un vuelo operado por Vueling Airlines. Facturó su equipaje con este transportista aéreo.

14. Alcanzado el destino tras un vuelo sin incidencias, SL comprobó que su equipaje no había llegado, por lo que presentó una reclamación ante el transportista aéreo.

15. El 11 de diciembre de 2017, SL presentó una demanda contra Vueling Airlines ante el órgano jurisdiccional remitente, el Juzgado de lo Mercantil n.º 9 de Barcelona, solicitando el pago de una indemnización equivalente al límite máximo de 1 131 DEG, previsto en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, en concepto de resarcimiento de los daños materiales y morales ocasionados por la pérdida del equipaje. En apoyo de su demanda, SL alega que la pérdida es el supuesto más grave de daños causados al equipaje que contempla dicha disposición.

16. Vueling Airlines reconoce que no ha localizado el equipaje. No obstante, se opone al pago del límite indemnizatorio máximo previsto en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal y ofrece únicamente la

cantidad de 250 euros en concepto de resarcimiento de los daños materiales y morales ocasionados por la pérdida del equipaje. Alega que SL no ha indicado cuál era el contenido del equipaje, su valor y su peso, ni ha aportado los justificantes de las compras realizadas para reponer los objetos que llevaba en él. Según Vueling Airlines, tales pruebas son necesarias para que un pasajero pueda justificar que procede concederle una indemnización equivalente al límite máximo previsto en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal.

17. El juzgado remitente ha observado divergencias en la jurisprudencia nacional por cuanto se refiere a la interpretación de los artículos 17, apartado 2, y 22, apartado 2, del Convenio de Montreal. Ante una pérdida acreditada del equipaje, algunos tribunales conceden el límite indemnizatorio máximo previsto en esta última disposición, considerando que se trata del supuesto más grave de daños causados al equipaje que contempla el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, sin exigir que el pasajero alegue ni demuestre ningún otro dato adicional. En cambio, otros tribunales entienden que el importe de la indemnización que procede conceder al pasajero en caso de pérdida del equipaje ha de ser determinado por el juez en función de la prueba aportada, debiendo demostrar el perjudicado por cualquier medio admitido en Derecho los daños que ha sufrido.

18. En estas circunstancias, el Juzgado de lo Mercantil n.º 9 de Barcelona decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«Acreditada la pérdida [de] la maleta, ¿debe la compañía aérea indemnizar al pasajero, siempre y en todo caso, con el límite indemnizatorio máximo de los 1 131 DEG, al estar ante el supuesto más grave de los previstos en el art. 17.2 y 22.2 del [Convenio de Montreal], o estamos ante un límite indemnizatorio máximo, que puede ser moderado por el juez, inclusive cuando se trata de la pérdida de la maleta, en atención a las circunstancias concurrentes, de tal manera que solo se concederán los 1 131 DEG si el pasajero acredita, por cualesquiera medios admitidos en Derecho, que el valor de los objetos y enseres personales que llevaba en el interior del equipaje facturado, así como los que tuvo que adquirir para su reposición, alcanzaban ese límite o, en su defecto, atender también a otros parámetros como, por ejemplo, el número de kilos que pesaba la maleta o si la pérdida del equipaje se produjo en el viaje de ida o en el de vuelta, a los efectos de valorar el daño moral provocado por las incomodidades derivadas del extravío de su equipaje?»

Sobre la cuestión prejudicial

Sobre la admisibilidad

19. Vueling Airlines alega que la petición de decisión prejudicial es inadmisibile, ya que la respuesta a la cuestión sobre la interpretación de los artículos 17, apartado 2, y 22, apartado 2, del Convenio de Montreal puede deducirse claramente de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en particular de la sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), por lo que no suscita ninguna duda razonable.

20. Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, en el marco de la cooperación entre este y los tribunales nacionales establecida en el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la resolución judicial que ha de adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto principal, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieran a la interpretación del Derecho de la Unión, del que forma parte integrante el Convenio de Montreal (véanse, en este sentido, las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartados 19 y 20, y de 12 de abril de 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, apartados 19 y 20), el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse [véanse, entre otras, las sentencias de 19 de noviembre de 2019, A. K. y otros (Independencia de la Sala Disciplinaria del Tribunal Supremo), C-585/18, C-624/18 y C-625/18, EU:C:2019:982, apartado 97, y de 19 de diciembre de 2019, Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, apartado 55 y jurisprudencia citada].

21. De ello se deduce que las cuestiones sobre la interpretación del Derecho de la Unión planteadas por el juez nacional en el marco fáctico y normativo definido bajo su responsabilidad, y cuya exactitud no corresponde verificar al Tribunal de Justicia, disfrutan de una presunción de pertinencia. El Tribunal de Justicia únicamente puede negarse a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un tribunal nacional cuando resulte evidente

que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los datos de hecho o de Derecho necesarios para responder adecuadamente a las cuestiones que le son planteadas (véanse, en este sentido, las sentencias de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 46, y de 24 de octubre de 2018, XC y otros, C-234/17, EU:C:2018:853, apartado 16 y jurisprudencia citada).

22. Pues bien, nada impide a un órgano jurisdiccional nacional plantear al Tribunal de Justicia una cuestión prejudicial cuya respuesta, según una de las partes del litigio principal, no deje lugar a duda razonable alguna. Por lo tanto, aun suponiendo que así fuera, no por ello resulta inadmisibile dicha cuestión prejudicial (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, apartados 64 y 65).

23. En consecuencia, debe desestimarse la alegación de Vueling Airlines dirigida a demostrar la inadmisibilidad de la petición de decisión prejudicial y procede responder a la cuestión prejudicial planteada por el juzgado remitente.

Sobre el fondo

Observaciones preliminares

24. Con carácter preliminar, ha de señalarse que la cuestión prejudicial planteada por el juzgado remitente engloba, en esencia, dos cuestiones. La primera se refiere a si constituye o no una cantidad a tanto alzado la indemnización que, en virtud del artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, se adeuda a un pasajero cuyo equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, se haya perdido durante cualquier período en que se hallase bajo la custodia de un transportista aéreo.

La segunda cuestión versa sobre el método para determinar el importe de dicha indemnización, suponiendo que la cantidad contemplada en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal no constituya una suma debida *ipso iure* y a tanto alzado.

25. Por consiguiente, procede examinar sucesivamente ambas cuestiones.

26. A estos efectos debe recordarse que, en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97, la responsabilidad de los transportistas aéreos de la Unión en relación con los pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad (sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 18, y de 19 de diciembre de 2019, Niki Luffahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 29).

27. Asimismo, según reiterada jurisprudencia, las disposiciones de un tratado internacional, como el Convenio de Montreal, deben interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a sus términos en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin, con arreglo al Derecho internacional general, vinculante para la Unión, que codifica el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969 (*Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331) (véanse, en este sentido, las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 23; de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros, C-410/11, EU:C:2012:747, apartados 20 a 22, y de 19 de diciembre de 2019, Niki Luffahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 31).

Sobre la primera cuestión prejudicial

28. Mediante la primera cuestión prejudicial, el juzgado remitente pregunta, en esencia, si el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que la cantidad prevista en esta última disposición en concepto de límite de responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, constituye una indemnización máxima o, por el contrario, una suma a tanto alzado adeudada *ipso iure* al pasajero.

29. En virtud del artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, el transportista aéreo 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» (véanse, en este sentido, las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 32, y de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros, C-410/11, EU:C:2012:747, apartados 25 y 26). Por lo tanto, esta disposición se limita a establecer las condiciones en las que se reconoce a los pasajeros aéreos el derecho a indemnización en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado.

30. En lo que atañe al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, el Tribunal de Justicia no solo ha declarado que, en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso «se limita», entre el 30 de diciembre de 2009 y el 28 de diciembre de 2019, a 1 131 DEG por pasajero, sino también que el límite previsto en esa disposición constituye una indemnización máxima que no puede corresponder *ipso iure* y a tanto alzado a todo pasajero, ni siquiera en caso de pérdida de su equipaje (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros, C-410/11, EU:C:2012:747, apartado 34).

31. El Tribunal de Justicia ha declarado igualmente que la limitación de la indemnización fijada en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal tiene que aplicarse a la totalidad del daño causado, con independencia del carácter material o moral del propio daño. A ese respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que la posibilidad de que el pasajero haga una declaración especial del valor al entregar el equipaje facturado al transportista, con arreglo a la segunda parte de esa misma disposición, confirma que el límite de responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida del equipaje es, a falta de declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, un límite absoluto que comprende tanto el daño moral como el material (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartados 37 y 38).

32. Por otro lado, de los trabajos preparatorios del Convenio de Montreal se desprende que las cantidades indicadas en la disposición del proyecto normativo que, posteriormente, pasaría a ser el artículo 22 de dicho Convenio habían sido concebidas como cuantías máximas y no como importes indemnizatorios a tanto alzado que debieran concederse automáticamente a los perjudicados. Si bien esta interpretación podría haberse reflejado con mayor precisión mediante una expresión del tipo «no podrá superar», se optó por la expresión «se limita» porque era la empleada habitualmente en la jurisprudencia relativa al Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (Sociedad de las Naciones — *Recopilación de Tratados*, vol. CXXXVII, p. 12), el cual fue sustituido por el Convenio de Montreal (acta de la duodécima reunión de la Comisión Plenaria de 25 de mayo de 1999, «Conferencia internacional de derecho aeronáutico», Montreal, 10 a 28 de mayo de 1999, vol. I, actas).

33. En este contexto, cabe precisar asimismo que ni del artículo 17, apartado 2, ni del artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal se desprende que la pérdida del equipaje deba considerarse el supuesto más grave de daños causados al equipaje, de modo que, por el mero hecho de acreditarse tal pérdida, se adeude *ipso iure* al pasajero perjudicado una indemnización equivalente a la cantidad prevista en la segunda de aquellas disposiciones. En efecto, las citadas disposiciones tan solo enumeran los diferentes supuestos que pueden generar la responsabilidad del transportista aéreo por los daños ocasionados en el transporte de equipaje, con el límite previsto en la segunda de ellas, sin establecer no obstante una jerarquía entre los supuestos en función de su gravedad.

34. De ello se deduce que el importe de la indemnización adeudada por un transportista aéreo a un pasajero en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de su equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, debe determinarse, dentro del límite fijado en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, atendiendo a las circunstancias del caso concreto.

35. Habida cuenta de las consideraciones expuestas, procede responder a la primera cuestión que el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que la cantidad prevista en esta última disposición en concepto de límite de responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje facturado, sin

que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, constituye una indemnización máxima que no corresponde *ipso iure* y a tanto alzado al pasajero afectado. En consecuencia, incumbe al juez nacional determinar, dentro de ese límite, el importe de la indemnización adeudada al pasajero atendiendo a las circunstancias del caso concreto.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

36. Mediante la segunda cuestión prejudicial, el juzgado remitente pregunta, en esencia, si el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que establece el método para determinar el importe de la indemnización adeudada por un transportista aéreo a un pasajero cuyo equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, haya sido objeto de destrucción, pérdida, avería o retraso.

37. Procede recordar que, tal y como ha declarado el Tribunal de Justicia, a efectos de la indemnización prevista en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, incumbe a los pasajeros interesados, bajo el control del juez nacional, acreditar de forma suficiente en Derecho el contenido del equipaje extraviado (véase, en este sentido la sentencia de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros, C-410/11, EU:C:2012:747, apartado 35).

38. Ahora bien, en la medida en que, como señala el Abogado General en el punto 32 de sus conclusiones, ni el Convenio de Montreal ni el Reglamento n.º 2027/97, que desarrolla las disposiciones pertinentes de dicho Convenio en materia de transporte aéreo de pasajeros y su equipaje, establecen normas específicas sobre la prueba de los daños a los que se refiere el citado Convenio, procede, de conformidad con el principio de autonomía procesal, aplicar las normas pertinentes del Derecho nacional, como expone, por otro lado, el considerando 18 del Reglamento n.º 889/2002, según el cual, cuando sean necesarias nuevas normas para aplicar el Convenio de Montreal en aquellos puntos que no contempla el Reglamento n.º 2027/97 corresponde a los Estados miembros adoptar dichas disposiciones.

39. En efecto, según reiterada jurisprudencia, a falta de normativa de la Unión en la materia, corresponde al ordenamiento jurídico interno de cada Estado miembro designar los órganos judiciales competentes y configurar la regulación procesal de los recursos destinados a garantizar la salvaguardia de los derechos que el Derecho de la Unión confiere a los justiciables. No obstante, esta regulación procesal no debe ser menos favorable que la aplicable a recursos similares de Derecho interno (principio de equivalencia) ni estar articulada de manera que haga en la práctica imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico de la Unión (principio de efectividad) (véanse en este sentido, entre otras, las sentencias de 16 de diciembre de 1976, Rewe-Zentralfinanz y Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, apartado 5; de 13 de marzo de 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, apartados 38, 39 y 43, y de 11 de septiembre de 2019, Calin, C-676/17, EU:C:2019:700, apartado 30).

40. La observancia de los dos principios mencionados debe examinarse teniendo en cuenta el lugar que ocupan las normas de que se trate en el conjunto del procedimiento, el desarrollo de este y las particularidades de tales normas ante las distintas instancias nacionales (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de septiembre de 2019, Calin, C-676/17, EU:C:2019:700, apartado 31 y jurisprudencia citada).

41. De las anteriores consideraciones se desprende que, como destaca en esencia el Abogado General en los puntos 35 y 36 de sus conclusiones, en el marco de los recursos interpuestos en virtud de los artículos 17, apartado 2, y 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, incumbe a los pasajeros afectados demostrar de modo suficiente en Derecho, en particular mediante pruebas documentales de los gastos en que han incurrido para sustituir el contenido de su equipaje, los daños sufridos en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje, y a los órganos judiciales nacionales competentes verificar, con arreglo a la jurisprudencia citada en los apartados 39 y 40 de la presente sentencia, que la normativa nacional aplicable, concretamente en materia de prueba, no hace en la práctica imposible o excesivamente difícil el ejercicio del derecho a indemnización que los citados preceptos reconocen a los pasajeros.

42. En particular, en una situación en la que el pasajero perjudicado no aporta prueba alguna de los daños ocasionados por la destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje, el juez nacional puede tomar en consideración los datos mencionados por el juzgado remitente, tales como el peso del equipaje extraviado y la circunstancia de que la pérdida se haya producido durante el viaje de ida o el de vuelta, para evaluar los daños sufridos y fijar el importe de la indemnización que procede abonar al pasajero perjudicado. No obstante, estos datos no deben tomarse en consideración aisladamente, sino que han de apreciarse en su conjunto.

43. Por cuanto se refiere concretamente al peso del equipaje extraviado, habida cuenta de que, en principio, solo el propio transportista puede aportar esa prueba tras la facturación del equipaje, conviene recordar que, a efectos de garantizar el cumplimiento del principio de efectividad, si el juez nacional constata que imponer a una parte la carga de una prueba puede hacer imposible o excesivamente difícil la práctica de tal prueba debido en particular a que la misma versa sobre datos de los que esa parte no puede disponer, dicho juez tendrá el deber de hacer uso de todos los medios procesales que el Derecho nacional pone a su disposición, entre los que figura el de ordenar la práctica de las diligencias de prueba necesarias, incluida la aportación de un escrito o documento por una de las partes o por un tercero (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de septiembre de 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, apartado 55).

44. A la vista de las consideraciones expuestas, procede responder a la segunda cuestión que el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que el importe de la indemnización adeudada a un pasajero cuyo equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, haya sido objeto de destrucción, pérdida, avería o retraso ha de ser determinado por el juez nacional con arreglo a la normativa nacional aplicable, particularmente en materia de prueba. No obstante, esa normativa no debe ser menos favorable que la aplicable a recursos similares de Derecho interno ni estar articulada de manera que haga en la práctica imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el Convenio de Montreal.

Costas

45. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, 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 Cuarta) declara:

1) El artículo 17, apartado 2, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que la cantidad prevista en esta última disposición en concepto de límite de responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, constituye una indemnización máxima que no corresponde *ipso iure* y a tanto alzado al pasajero afectado. En consecuencia, incumbe al juez nacional determinar, dentro de ese límite, el importe de la indemnización adeudada al pasajero atendiendo a las circunstancias del caso concreto.

2) El artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, debe interpretarse en el sentido de que el importe de la indemnización adeudada a un pasajero cuyo equipaje facturado, sin que medie declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, haya sido objeto de destrucción, pérdida, avería o retraso ha de ser determinado por el juez nacional con arreglo a la normativa nacional aplicable, particularmente en materia de prueba. No obstante, esa normativa no debe ser menos favorable que la aplicable a recursos similares de Derecho interno ni estar articulada de manera que haga en la práctica imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el Convenio de Montreal.



Firmas

* Lengua de procedimiento: español.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.