



Roj: **ATS 8522/2018 - ECLI:ES:TS:2018:8522A**

Id Cendoj: **28079110012018203050**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Civil**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **19/07/2018**

Nº de Recurso: **2196/2015**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Civil**

Ponente: **PEDRO JOSE VELA TORRES**

Tipo de Resolución: **Auto**

Resoluciones del caso: **ATS 8522/2018,**
PTJUE 308/2019,
ATS 442/2019

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

AUTO

Fecha del auto: 19/07/2018

Tipo de procedimiento: CASACIÓN

Número del procedimiento: 2196 / 2015

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro Jose Vela Torres

Procedencia: AUD.PROVINCIAL DE MADRID SECCION N. 28

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. José María Llorente García

Transcrito por: MAJ

Nota:

CASACIÓN núm.: 2196/2015

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro Jose Vela Torres

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. José María Llorente García

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

AUTO

Excmos. Sres.

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Francisco Javier Orduña Moreno

D. Rafael Saraza Jimena

D. Pedro Jose Vela Torres

En Madrid, a 19 de julio de 2018.

Esta sala ha visto

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Pedro Jose Vela Torres.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Ante esta Sala de lo Civil del Tribunal Supremo está pendiente de resolución un recurso de casación, contra la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Madrid (sección 28.ª) el 18 de mayo de 2015 (recurso de apelación n.º 378/2013), sobre responsabilidad de una compañía aérea por daños personales de una pasajera.

SEGUNDO.- En el transcurso de la deliberación, votación y fallo del recurso, el Tribunal consideró que podría resultar procedente el planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Por lo que, de conformidad con lo previsto en el art. 4.2 bis de la Ley Orgánica del Poder Judicial , acordó oír a las partes.

TERCERO.- La defensa de la Sra. Eufrasia alegó que consideraba procedente el planteamiento de la petición de decisión prejudicial e incidió en que la acción prevista en el art. 35 del Convenio de Montreal es una acción de **consumidores** y usuarios.

CUARTO.- La defensa de Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) alegó que, dada la contradicción existente sobre la interpretación del art. 35 del Convenio de Montreal , era procedente el planteamiento de la petición de decisión prejudicial.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Objeto del litigio*

1.- D.ª Eufrasia contrató un viaje combinado que comprendía los siguientes vuelos: el día 8 de junio de 2006, los trayectos Madrid-Frankfurt y Frankfurt-Zagreb; y el día 15 de junio de 2006, los trayectos Zagreb-Frankfurt y Frankfurt-Madrid.

2.- Al ir a ocupar su asiento en el embarque del vuelo Frankfurt-Zagreb del día 8 de junio, de la compañía Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa), operado por Croatia Airlines, la Sra. Eufrasia sufrió la rotura del menisco interno de la rodilla izquierda.

3.- Entre los días 9 y 10 de junio de 2006, la Sra. Eufrasia fue repatriada a España, vía Venecia-Madrid. A consecuencia de las lesiones fue intervenida quirúrgicamente el día 3 de julio de 2006, y permaneció de baja laboral un total de 68 días, desde el 8 de junio hasta el 14 de agosto de 2006. Las secuelas no quedaron fijadas hasta un informe médico de 18 de febrero de 2008.

4.- Los abogados de la Sra. Eufrasia formularon reclamaciones extrajudiciales contra Lufthansa el 12 de febrero y el 8 de marzo de 2007.

El 21 de junio de 2007, se celebró sin avenencia un acto de conciliación entre la Sra. Eufrasia y Lufthansa, en el Juzgado de 1.ª Instancia n.º 5 de Madrid.

5.- El 17 de septiembre de 2008, la Sra. Eufrasia interpuso una demanda de juicio ordinario contra Lufthansa, en la que, conforme al Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en lo sucesivo, Convenio de Montreal), solicitaba la condena de la demandada a indemnizarla, en las siguientes sumas: a) por los días de baja sin estancia hospitalaria, 3.924,76 ?; b) por las secuelas, 5.831,99 ?. En total, 9.756,75 ?.

6.- La sentencia dictada por el juzgado desestimó la demanda, al considerar, resumidamente, que el plazo de dos años previsto en el art. 35.1 del Convenio de Montreal es de caducidad, no puede interrumpirse y se computa desde la llegada a destino. De manera que, en la fecha de interposición de la demanda (17 de septiembre de 2008), la acción había caducado, tanto si se tiene en cuenta la fecha de llegada al destino (15 de junio de 2006), como la fecha del alta laboral (14 de agosto de 2006).

7.- D.ª Eufrasia interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia, que fue desestimado por la Audiencia Provincial, por las siguientes y abreviadas razones: (i) el régimen de prescripción de acciones del Código Civil no es aplicable a reclamaciones formuladas al amparo del Convenio de Montreal; (ii) el art. 35.1 del Convenio de Montreal no varía la previsión del art. 29.1 del Convenio de Varsovia sobre la caducidad de la acción; (iii) la interpretación del art. 35.1 del Convenio de Montreal no puede hacerse conforme a las reglas de interpretación del Derecho español, sino conforme a las reglas de los arts. 31 y 32 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados; (iv) el plazo del art. 35.1 del Convenio de Montreal no es susceptible de suspensión o interrupción,

a fin de evitar heterogeneidades aplicativas en función de las legislaciones internas de los distintos países signatarios del Convenio.

SEGUNDO .- *Cuestión controvertida en el procedimiento.*

Son cuestiones controvertidas en el procedimiento, relevantes a los efectos del planteamiento y la resolución de la petición de decisión prejudicial, las siguientes:

1) Si el plazo de dos años que establece el art. 35.1 del Convenio de Montreal , cuando dice que «el derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte», es susceptible de interrupción o suspensión.

2) Si lo dispuesto en el art. 35.2 del Convenio de Montreal , sobre que «La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso», permite considerar que una disposición de derecho nacional sobre el inicio del cómputo del plazo puede prevalecer sobre la previsión general del apartado 1 del art. 35 de que el plazo se iniciará con la llegada a destino.

TERCERO.- *Disposiciones comunitarias*

1.- Aunque, en principio, el Convenio de Montreal solo estaba previsto para el transporte aéreo internacional, también ha resultado aplicable a los vuelos comunitarios tras el Reglamento (CE) núm. 889/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo, por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2027/1997, del Consejo, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (Diario Oficial -DOCE- núm. L 140, de 20 de mayo de 2002). Así, en el considerando 8º de dicho Reglamento se afirma:

«En el mercado interior de la aviación ha desaparecido la distinción entre transporte nacional e internacional y, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional en la Comunidad».

2.- En consecuencia, el Reglamento (CE) núm. 2027/1997, en su versión consolidada tras el Reglamento (CE) núm. 889/2002, incorpora el Convenio de Montreal al Derecho Comunitario. Así lo estableció el TJCE en la sentencia del asunto C-344/04 (IATA/ELFAA), de 10 de enero de 2006, en el apartado 36:

«El Convenio de Montreal, firmado por la Comunidad el 9 de diciembre de 1999 sobre la base del artículo 300 CE , apartado 2, fue aprobado por decisión del Consejo de 5 de abril de 2001 y entró en vigor, en lo que se refiere a la Comunidad, el 28 de junio de 2004. Resulta de lo anterior que, de acuerdo con una jurisprudencia reiterada, las disposiciones de este Convenio forman parte del ordenamiento jurídico comunitario a partir de esta última fecha (sentencias de 30 de abril de 1974, Haegeman, 181/73 , Rec. p. 449, apartado 5 , y de 30 de septiembre de 1987 , Demirel, 12/86 , Rec. p. 3719, apartado 7)».

3.- El art. 3, apartado 1, del citado Reglamento núm. 2027/97 dispone:

«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».

4.- El Convenio de Montreal fue redactado en seis idiomas (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso) y aunque sus textos son igualmente auténticos, no son idénticos, dadas las dificultades para expresar exactamente lo mismo en diferentes idiomas y en textos aplicables a distintos sistemas jurídicos nacionales.

En lo que respecta a los tres idiomas «comunitarios», la versión española, según la ratificación hecha por España el 4 de junio de 2002 (BOE núm. 122, de 20 de mayo de 2004), del art. 35 del Convenio de Montreal , con la rúbrica: «Plazo para las acciones», establece:

«1. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

2. La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso».

En el texto en francés, en el apartado 1, se dice: «L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance...», que puede traducirse literalmente al español como «la acción de responsabilidad debe ser instada, bajo pena de caducidad...».

Mientras que, en el texto en inglés, en el mismo epígrafe, se dice: «the right to damages shall be extinguished if an action is not brought...», lo que, básicamente, es igual al texto en español.



5.- El Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (en adelante, Convenio de Varsovia), antecedente del Convenio de Montreal, decía en su art. 29.1 :

«1.- La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte».

En francés, idioma en que se redactó el convenio, decía el mismo precepto:

«1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport».

A su vez, la versión inglesa decía:

«1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped».

CUARTO.- Derecho Nacional

1.- El art. 1969 del Código Civil español dice:

«El tiempo para la prescripción de toda clase de acciones, cuando no haya disposición especial que otra cosa determine, se contará desde el día en que pudieron ejercitarse».

2.- La Sala de lo Civil del Tribunal Supremo no se ha pronunciado hasta ahora sobre el art. 35 del Convenio de Montreal . Sobre el art. 29 del Convenio de Varsovia lo hizo en la sentencia 801/1990, de 17 de diciembre , en la que, conforme a la remisión a la legislación nacional prevista en el apartado 2 de dicho artículo, consideró aplicable el citado art. 1969 del Código Civil español y, por tanto, estimó que para comenzar a contar el plazo de ejercicio de la acción hay que esperar a que la acción pueda ejercitarse. Lo que implica, por ejemplo, que si se tramita un proceso penal por los mismos hechos haya que esperar a su conclusión, o que no se inicie el cómputo del plazo hasta que las lesiones estén totalmente curadas.

QUINTO.- *La sentencia del TJCE (Sala Cuarta), C-301/08 , de 22 de octubre de 2008 y la procedencia del planteamiento de una nueva petición de decisión prejudicial*

1.- Conforme a la jurisprudencia del TJUE interpretativa del art. 267 TFUE , cuando el tribunal nacional entienda aplicable a un caso una norma interna que considera contraria al ordenamiento europeo, o una norma comunitaria de la que no conste interpretación y que podría suscitar dudas de compatibilidad con otras normas internas, viene obligado a presentar la cuestión, siempre que sus dudas no pueda resolverlas por sí mismo, y siempre que contra su resolución no quepa recurso ordinario alguno (STJUE de 9 de septiembre de 2015, C-160/14).

En todo caso, los órganos jurisdiccionales nacionales tienen una amplísima facultad para someter la cuestión al Tribunal de Justicia si consideran que un asunto pendiente ante ellos plantea cuestiones que versan sobre la interpretación o la apreciación de la validez de las disposiciones de Derecho comunitario que precisan una decisión por su parte (STJUE de 22 de junio de 2010, C-188/10 y C- 189/10).

2.- En relación con el art. 29.1 del Convenio de Varsovia , se planteó una petición de decisión prejudicial por la Cour de Cassation de Luxemburgo, que dio lugar al asunto C-301/08 (*Bogiatzi*), resuelto por el TJCE (Sala Cuarta) en sentencia de 22 de octubre de 2009 , que dispuso:

«1) El Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en su versión modificada en último lugar por los cuatro Protocolos adicionales de Montreal de 25 de septiembre de 1975, no forma parte de las normas del ordenamiento jurídico comunitario cuya interpretación es competencia del Tribunal de Justicia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 234 CE .

»2) El Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a la aplicación del artículo 29 del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en su versión modificada en último lugar por los cuatro Protocolos adicionales de Montreal de 25 de septiembre de 1975, a una situación en la que un viajero solicita que se haga responsable a una compañía aérea del daño sufrido durante un vuelo entre Estados miembros de la Comunidad Europea».



3.- No obstante, ese pronunciamiento tuvo lugar en relación con un supuesto anterior al Reglamento 2002, ya que se refería a unas lesiones padecidas en un accidente ocurrido en 1998. Mientras que, tras dicho Reglamento 2002, por las razones antes expuestas, el Convenio de Montreal sí forma parte del Derecho de la Unión y debe aplicarse, a través del Reglamento (CE) núm. 2027/1997, a los vuelos intracomunitarios, como aclaró la antes citada STJCE de 10 de enero de 2006, asunto C-344/04 (IATA/ELFAA).

Como consecuencia de ello, en su ámbito de aplicación a vuelos intracomunitarios, la interpretación del Convenio de Montreal queda sometida al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, conforme al art. 267 del TFUE.

SEXTO.- Necesidad de formulación de la petición de decisión prejudicial.

1.- En este caso, dado que contra la resolución de este Tribunal de Casación no cabe recurso ordinario alguno y que existen dudas sobre el alcance y consecuencias de lo previsto en el art. 35 del Convenio de Montreal, es aconsejable el planteamiento de la cuestión, a fin de que el TJUE se pronuncie sobre si el plazo de ejercicio de la acción de dos años que se establece en dicho precepto puede interrumpirse o suspenderse, por ejemplo durante el tiempo que tardan en curar y estabilizarse las lesiones que dan lugar a la responsabilidad civil o mientras se concluye un procedimiento penal seguido como consecuencia de los mismos hechos que dan lugar a la responsabilidad civil.

Asimismo, debe decidirse también si la remisión que hace el apartado 2º del art. 35 del Convenio de Montreal a la legislación nacional supone que el plazo no comience a contarse siempre cuando la aeronave llega a destino, sino cuando el perjudicado conoce todas las circunstancias necesarias para determinar el alcance del daño.

El art. 29.1 del Convenio de Varsovia hablaba expresamente de «caducidad», lo que en la generalidad de los ordenamientos jurídicos implica que el plazo no puede interrumpirse o suspenderse. Sin embargo, el art. 35.1 del Convenio de Montreal no contiene ya dicha expresión, sino que se refiere a la «extinción» del derecho.

3.- En la STJUE de 21 de diciembre de 2016, asuntos acumulados C-154/15, C-307/15 y C-308/15, el Tribunal recabó para sí la potestad de decidir sobre las limitaciones temporales de la aplicación de las normas del Derecho de la Unión, para garantizar una aplicación uniforme, al decir:

«70. No obstante, es preciso distinguir la aplicación de una regla procesal -como es un plazo razonable de prescripción- de la limitación en el tiempo de los efectos de la interpretación de una norma del Derecho de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de abril de 2010, *Barth*, C-542/08, EU:C:2010:193, apartado 30 y jurisprudencia citada). A este respecto, procede recordar que, habida cuenta de la exigencia fundamental de una aplicación uniforme y general del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia es el único que puede decidir acerca de las limitaciones en el tiempo que hayan de aplicarse a la interpretación que él mismo haya hecho de una norma del Derecho de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 2 de febrero de 1988, *Barra* y otros, 309/85, EU:C:1988:42, apartado 13)».

4.- Establecido así el debate, estimamos necesario el planteamiento de la petición de decisión prejudicial a que se refiere el art. 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para que el Tribunal de Justicia establezca una interpretación uniforme del art. 35 del Convenio de Montreal. Puesto que, en relación con la cuestión controvertida en el proceso, antes expuesta, resulta determinante para el fallo.

En atención a todo lo expuesto,

PARTE DISPOSITIVA

LA SALA ACUERDA : Formular al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en el ámbito del artículo 267 TFUE, la siguiente petición de decisión prejudicial, en interpretación del art. 35 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999:

1.º El plazo de dos años para ejercicio de la acción establecido en el artículo 35.1 del Convenio de Montreal ¿puede interrumpirse o suspenderse?

2.º Lo dispuesto en el art. 35.2 del Convenio de Montreal, sobre que «la forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso», ¿permite considerar que una disposición de derecho nacional sobre el inicio del cómputo del plazo puede prevalecer sobre la previsión general del apartado 1 del art. 35 de que el plazo se iniciará con la llegada a destino?

Remítase testimonio de la presente resolución al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, mediante correo certificado con acuse de recibo, dirigido a la «Secretaría del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, L-2925 Luxemburgo»; y copia simple de la misma al Servicio de Relaciones Internacionales del Consejo General del Poder Judicial -Fax: 91 7006 350- (REDUE Red del CGPJ de Expertos en Derecho de la Unión Europea).



La presente resolución es firme y contra ella no cabe recurso alguno.

Así lo acuerdan, mandan y firman los Excmos. Sres. Magistrados indicados al margen.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ