

BASE DE DATOS DE NORMACEF
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
Sentencia de 17 de febrero de 2016
Sala Tercera
Asunto C-429/14

SUMARIO:

Indemnización de daños al empresario por retrasos en los vuelos efectuados por sus empleados.
Debe vincularse la responsabilidad del transportista aéreo a la existencia de un contrato de transporte internacional, con independencia de si la otra parte contractual es o no el propio pasajero, pues tal eventualidad carece de especial relevancia a la hora de determinar la responsabilidad del transportista derivada de dicho contrato. El convenio de Montreal, dado su tenor, su contexto y el objetivo de protección de los intereses de los consumidores que persigue, debe interpretarse en el sentido de que su ámbito de aplicación comprende no solamente el daño sufrido por un pasajero, sino también los casos en que el perjudicado es una persona que, como empleador, contrató con un transportista aéreo el transporte internacional de un empleado que viajó como pasajero. Un transportista aéreo que haya celebrado un contrato de transporte internacional de personas con el empleador de los pasajeros está obligado a responder frente a dicho empleador del daño ocasionado por el retraso en los vuelos efectuados por los empleados de este en virtud del expresado contrato y derivado de los gastos adicionales soportados. Límite de responsabilidad. La imposición, por el convenio de Montreal, de un límite de responsabilidad por pasajero implica que la cuantía que puede reconocerse, en concepto de indemnización de daños, a la persona que ejerce una acción de indemnización del daño causado por un retraso en el transporte internacional de pasajeros no puede exceder en ningún caso del resultado de multiplicar el importe fijado en el artículo 22, apartado 1, del Convenio de Montreal como límite máximo, por el número de pasajeros transportados en virtud del contrato celebrado entre esa persona y el o los transportistas aéreos de que se trate.

PRECEPTOS:

Convenio de Montreal (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999), arts. 1, 3, 19, 22, 29 y 33.

PONENTE:

Don J. Malenovský.

En el asunto C-429/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Tribunal Supremo de Lituania), mediante resolución de 16 de septiembre de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de septiembre de 2014, en el procedimiento entre

Air Baltic Corporation AS

y

Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

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

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. M. Aleksejev, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 15 de octubre de 2015;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Air Baltic Corporation AS, por el Sr. I. Jansons, vyriausiasis patarėjas teisės klausimais, la Sra. M. Freimane, teisininke, y la Sra. E. Matulionytė avokate;
- en nombre del Gobierno lituano, por el Sr. D. Kriauciūnas y la Sra. A. Svinkunaitė, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. T. Henze y J. Möller y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno francés, por el Sr. D. Colas y la Sra. M.-L. Kitamura, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno letón, por la Sra. L. Skolmeistare y el Sr. I. Kalniņš, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. A. Steiblyte, N. Yerrell y J. Jokubauskaite, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 19, 22 y 29 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 L 194, p. 38; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Air Baltic Corporation AS (en lo sucesivo, «Air Baltic») y Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba (Servicio especial de investigación de la República de Lituania; en lo sucesivo, «Servicio de investigación»), en relación con la indemnización del daño ocasionado a este último por el retraso en uno de los vuelos que efectuaron dos de sus agentes en virtud de un contrato de transporte internacional de pasajeros celebrado con Air Baltic.

Marco jurídico

3. En el preámbulo del Convenio de Montreal, en particular en su párrafo tercero, los Estados partes «reconoc[en] 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». Asimismo, a tenor del párrafo quinto del mismo preámbulo, aquellos están «convencidos de 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».

4. El capítulo I de dicho Convenio, titulado «Disposiciones generales», incluye el artículo 1, que, bajo el epígrafe «*Ámbito de aplicación*», dispone, en particular:

«1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.

2. Para los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. [...]

3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos

deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.

[...]

5. El capítulo II del expresado Convenio, titulado «Documentación y obligaciones de las partes relativas al transporte de pasajeros, equipaje y carga», incluye el artículo 3 -«*Pasajeros y equipaje*»-, cuyo apartado 5 dispone lo siguiente:

«El incumplimiento de las disposiciones de los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad.»

6. El capítulo III del Convenio de Montreal, titulado «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño», comprende los artículos 17 a 37.

7. El artículo 19 -«*Retraso*»- dispone lo siguiente:

«El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.»

8. El artículo 22 -«*Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga*»- establece, en su apartado 1:

«En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero.»

9. El artículo 25 -«*Estipulación sobre los límites*»- dispone:

«El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en el presente Convenio, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.»

10. El artículo 29 -«*Fundamento de las reclamaciones*»- dispone lo siguiente:

«En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.»

11 El artículo 33 -«*Jurisdicción*»- establece, en su apartado 1:

«Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

12. El Servicio de investigación adquirió, a través de una agencia de viajes, los billetes de avión necesarios para que dos de sus agentes pudieran volar por motivos laborales de Vilnius (Lituania) a Baku (Azerbaiján), haciendo escala en Riga (Letonia) y Moscú (Rusia). La fecha de salida de Vilnius prevista para dicho vuelo era el 16 de enero de 2011 a las 9.55, y la llegada a Baku, las 22.40 del mismo día. Estaba previsto, además, que los vuelos de Vilnius a Riga y de Riga a Moscú se efectuarían con Air Baltic.

13. Los agentes del Servicio de investigación salieron puntualmente de Vilnius y llegaron a Riga a la hora prevista. Su siguiente vuelo, en cambio, de Riga a Moscú, sufrió un retraso, por lo que no llegaron a tiempo de coger en esta ciudad el avión que debía efectuar el tercer trayecto hasta Baku. Por tal motivo, Air Baltic organizó su embarque en otro avión que despegó de Moscú y llegó a Baku el día siguiente de la fecha prevista.

14. Dado que los afectados tuvieron que prolongar la duración de su desplazamiento laboral como consecuencia de haber llegado a su destino final con más de catorce horas de retraso, el Servicio de investigación

les satisfizo, conforme a la legislación lituana, una retribución adicional de 1 168,35 litas lituanas (LTL) (aproximadamente 338 euros) en concepto de gastos de viaje y cotizaciones a la seguridad social. A continuación, el referido servicio reclamó a Air Baltic que le reembolsara la misma cantidad como indemnización, a lo que dicha compañía se negó.

15. En estas circunstancias, el Servicio de investigación presentó una demanda ante el Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas (Tribunal de primera instancia de distrito de Vilnius) con la pretensión de que se condenara a Air Baltic al pago de 1 168,35 LTL (aproximadamente 338 euros) en concepto de indemnización de daños y perjuicios. Por sentencia de 30 de noviembre de 2012, el citado órgano jurisdiccional estimó la demanda.

16. Esta sentencia fue recurrida por Air Baltic ante el Vilniaus apygardos teismas (Tribunal Regional de Vilnius), el cual, por sentencia de 7 de noviembre de 2013, desestimó el recurso y confirmó aquélla.

17. Air Baltic interpuso entonces un recurso de casación ante el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Tribunal Supremo de Lituania).

18. En dicho recurso, Air Baltic alega que una persona jurídica, como es el Servicio de investigación, no puede ampararse en lo dispuesto en el artículo 19 del Convenio de Montreal sobre la responsabilidad del transportista aéreo, esencialmente porque esa responsabilidad no es exigible frente a personas distintas de los propios pasajeros, y menos aún frente a quienes no son personas físicas y no tienen, por tal motivo, la consideración de consumidores.

19. Por su parte, el Servicio de investigación sostiene, en esencia, que la responsabilidad del transportista aéreo que establece el expresado artículo 19 es exigible frente a cualquier persona que, como el propio Servicio, primero, haya celebrado un contrato de transporte internacional de pasajeros con un transportista aéreo y, segundo, haya sufrido un daño como consecuencia de un retraso.

20. En tales circunstancias, el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Tribunal Supremo de Lituania) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Deben interpretarse los artículos 19, 22 y 29 del Convenio de Montreal en el sentido de que un transportista aéreo está obligado a responder frente a terceros, en particular frente a la persona jurídica con la que, como empleador de un pasajero, haya celebrado un contrato de transporte internacional de pasajeros, del perjuicio que el retraso de un vuelo hubiera causado a dicho empleador (el demandante), por los desembolsos adicionales que hubiera tenido que soportar (por ejemplo, el pago de los correspondientes gastos de viaje) debido al retraso?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿debe interpretarse el artículo 29 del Convenio de Montreal en el sentido de que tales terceros pueden ejercer acciones legales contra el transportista aéreo invocando otra base jurídica, por ejemplo, una disposición del Derecho nacional?»

Cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

21. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Convenio de Montreal, en particular sus artículos 19, 22 y 29, debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo que haya celebrado un contrato de transporte internacional de personas con el empleador de los pasajeros, como es el caso del litigio principal, está obligado a responder frente a dicho empleador del daño ocasionado por el retraso en los vuelos efectuados por los empleados de éste en virtud del expresado contrato y derivado de los gastos adicionales soportados.

22. Con carácter preliminar, hay que recordar que el Convenio de Montreal fue suscrito por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y fue 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.

23. Desde esa fecha, por tanto, las disposiciones del Convenio de Montreal forman parte del ordenamiento jurídico de la Unión. En consecuencia, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación (véanse, en este sentido, las sentencias IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 36, y Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 20), teniendo en cuenta, por otro lado, que

el referido Convenio se redactó en las lenguas inglesa, árabe, china, española, francesa y rusa, y que las seis versiones lingüísticas son igualmente auténticas.

24. En lo concerniente a tal interpretación, debe destacarse que, según una jurisprudencia reiterada, un Tratado internacional ha de interpretarse en función de los términos en que está redactado, así como a la luz de sus objetivos. 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 éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin (véanse, en este sentido, las sentencias IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 40, y Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 23).

25. En cuanto al fondo, ha de señalarse que, en virtud del artículo 29 del Convenio de Montreal, relativo a las reclamaciones, en el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el mismo Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el referido Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. El mismo artículo establece también que en ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

26. Por consiguiente, para determinar si cabe una reclamación de indemnización basada en la responsabilidad del transportista aéreo que establece el Convenio de Montreal, procede verificar, antes de nada, si un perjuicio como el referido en el litigio principal, desencadenante de la exigencia de tal responsabilidad, está comprendido en el ámbito de aplicación del Convenio.

27. A este respecto, del artículo 19 del Convenio de Montreal resulta que, en principio, el transportista aéreo tiene el deber, con carácter general, de indemnizar todo «daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga».

28. Este artículo tipifica el perjuicio indemnizable en caso de retraso en función del hecho causante, pero no hace ninguna precisión en cuanto a la persona perjudicada.

29. En tales circunstancias, procede declarar que, pese a no contemplar expresamente la responsabilidad del transportista aéreo frente a un empleador, como el del litigio principal, por el daño ocasionado a consecuencia de un retraso en un vuelo efectuado en virtud de un contrato de transporte internacional celebrado entre ambos, el artículo 19 del Convenio de Montreal puede interpretarse en el sentido de que no sólo comprende el daño ocasionado a un pasajero, sino también el sufrido por tal empleador.

30. Teniendo en cuenta la jurisprudencia recordada en el apartado 24 de la presente sentencia, es necesario determinar si esta interpretación basada en el tenor literal del artículo 19 del Convenio de Montreal encuentra apoyo en el contexto en el que se ubica tal artículo, y si es conforme con los objetivos que persigue el expresado Convenio.

31. A este respecto, debe observarse, en primer lugar, que es cierto que la versión en lengua francesa del artículo 22, apartado 1, del Convenio de Montreal hace referencia únicamente al daño «sufrido por los pasajeros» como consecuencia de un retraso, para fijar el límite de la responsabilidad del transportista aéreo.

32. No obstante, el hecho de que esa disposición haga remisión expresa al artículo 19 del Convenio de Montreal impide considerar que esté utilizando un concepto de daño distinto del contemplado en este artículo.

33. Por otro lado, las versiones en lengua inglesa, española y rusa del artículo 22, apartado 1, del Convenio de Montreal difieren de la versión francesa, puesto que aluden al «daño causado por retraso» («damage caused by delay» y «вред, причиненный при перевозке лиц в результате задержки») sin referirse exclusivamente al sufrido por los pasajeros.

34. Por lo tanto, el tenor del artículo 22, apartado 1, del Convenio de Montreal, en sus diferentes versiones lingüísticas auténticas, sirve de apoyo a la interpretación propugnada en el apartado 29 de la presente sentencia.

35. En segundo lugar, según el artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal, relativo al ámbito de aplicación de éste, dicho Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración.

36. Esta disposición, por tanto, cuando alude a las personas, con carácter general, está haciendo referencia únicamente a los pasajeros transportados en virtud de un transporte aéreo internacional, de la misma forma que lo son el equipaje y la carga.

37. No contempla, en cambio, el caso de las personas que contratan los servicios de un transportista aéreo internacional para el transporte de equipaje, de carga o de determinados pasajeros y que, con tal motivo, pueden sufrir un perjuicio.

38. Sin embargo, a este respecto, el artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal debe ser interpretado a la luz del párrafo tercero del preámbulo del referido Convenio, en el que se destaca la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional, partiendo de la base de que el concepto de «usuario», a los efectos del Convenio, no equivale necesariamente al de «pasajero», sino que incluye, en su caso, a personas que no tienen el carácter de pasajeros porque no son transportadas.

39. Con respecto a tal objetivo, del hecho de que el tenor del artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal no incluya a las personas que contratan los servicios de un transportista aéreo internacional para el transporte de sus empleados, como pasajeros, no cabe inferir que dicho Convenio no sea aplicable a tales empleadores ni, por tanto, a los daños que éstos puedan sufrir con motivo del transporte.

40. De este modo, del análisis del artículo 1, apartado 1, del Convenio de Montreal se desprende que los daños sufridos por las expresadas personas tienen cabida en éste.

41. En tercer y último lugar, diversas disposiciones del Convenio de Montreal coinciden en vincular la responsabilidad del transportista aéreo a la existencia de un contrato de transporte internacional, con independencia de si la otra parte contractual es o no el propio pasajero, pues tal eventualidad carece de especial relevancia a la hora de determinar la responsabilidad del transportista derivada de dicho contrato.

42. Así, el artículo 1, apartado 2, del Convenio de Montreal, al utilizar la fórmula «conforme a lo estipulado por las partes» para definir el concepto de transporte internacional en función de sus puntos de partida y de destino, está dando a entender que este transporte es fruto de una relación contractual.

43. Asimismo, como se ha señalado en el apartado 25 de la presente sentencia, del artículo 29 del Convenio de Montreal resulta que toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el propio Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el referido Convenio, salvo que, de conformidad con su artículo 25, el transportista aéreo haya estipulado en el contrato un límite de responsabilidad más elevado o una responsabilidad ilimitada.

44. Por otro lado, el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal establece que tal acción podrá iniciarse ante el tribunal del lugar donde radica la oficina del transportista por cuyo conducto se haya celebrado el contrato, entre otras posibilidades que se le abren al demandante.

45. Por último, el artículo 3 del citado Convenio establece, en su apartado 5, que el incumplimiento de las obligaciones específicas de información y de expedición de documentos impuestas al transportista aéreo en todo transporte internacional de personas no afectará a la existencia ni a la validez del contrato, que, no obstante, permanecerá sujeto a las reglas de este Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad.

46. De todas las consideraciones anteriores se infiere que el artículo 19 del Convenio de Montreal, dado su tenor, su contexto y el objetivo de protección de los intereses de los consumidores que persigue el Convenio, debe interpretarse en el sentido de que su ámbito de aplicación comprende no solamente el daño sufrido por un pasajero, sino también los casos en que el perjudicado es una persona que, como empleador, contrató con un transportista aéreo el transporte internacional de un empleado que viajó como pasajero.

47. Ahora bien, como se desprende del apartado 12 de la presente sentencia, la persona de que se trata en el litigio principal reclamó que se le indemnizara por el perjuicio que le ocasionó el retraso de un vuelo efectuado en virtud de un contrato para el transporte internacional no de un pasajero, sino de dos, quienes eran, a su vez, sus empleados. Pues bien, en tal situación, nada impide que la cuantía de la indemnización de los daños y perjuicios postulada sea superior a la que podrían haber reclamado cada uno de los pasajeros afectados de haber ejercido las correspondientes acciones legales por separado.

48. Habida cuenta de que el artículo 22, apartado 1, del Convenio de Montreal fija el límite de la responsabilidad del transportista aéreo «por pasajero», es necesario verificar si el propósito que manifestaron las partes del expresado Convenio, en el párrafo quinto de su preámbulo, de lograr también un equilibrio equitativo de los intereses afectados obliga a reconsiderar la interpretación de su artículo 19 proclamada en el apartado 46 de la presente sentencia.

49. Pues bien, la imposición de un límite de responsabilidad «por pasajero» implica que la cuantía que puede reconocerse, en concepto de indemnización de daños, a la persona que, como en el litigio principal, ejerce una acción de indemnización del daño causado por un retraso en el transporte internacional de pasajeros no puede exceder en ningún caso del resultado de multiplicar el importe fijado en el artículo 22, apartado 1, del Convenio de Montreal como límite máximo, por el número de pasajeros transportados en virtud del contrato celebrado entre esa persona y el o los transportistas aéreos de que se trate.

50. La cuantía de la indemnización resultante garantiza un equilibrio equitativo entre los intereses de las partes contractuales. La aplicación del límite fijado en el artículo 22, apartado 1, del Convenio de Montreal a las personas como las del litigio principal no implica para éstas un trato más, pero tampoco menos, favorable que el que se aplica a los propios pasajeros que han sufrido un perjuicio debido a un retraso.

51. A los transportistas aéreos, por su parte, se les garantiza que no podrá exigírseles una responsabilidad que exceda del límite «por pasajero» fijado en dicha disposición, habida cuenta de que, como se ha señalado en el apartado 49 de la presente sentencia, la indemnización concedida a las personas antes mencionadas no puede exceder en ningún caso de la suma de las indemnizaciones que, en su caso, se habrían reconocido a todos los pasajeros afectados de haber ejercido acciones legales por separado.

52. De las anteriores consideraciones se deduce que procede responder a la primera cuestión que el Convenio de Montreal, en particular sus artículos 19, 22 y 29, debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo que haya celebrado un contrato de transporte internacional de personas con el empleador de los pasajeros, como es el caso del litigio principal, está obligado a responder frente a dicho empleador del daño ocasionado por el retraso en los vuelos efectuados por los empleados de éste en virtud del expresado contrato y derivado de los gastos adicionales soportados.

Segunda cuestión prejudicial

53. Mediante su segunda cuestión prejudicial, que se ha planteado para el caso de una respuesta negativa a la primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 29 del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que un empleador como el del litigio principal está legitimado para ejercer una acción de indemnización contra un transportista aéreo invocando una base jurídica distinta del referido Convenio, en particular una disposición del Derecho nacional.

54. Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda.

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 éste 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:

El 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, en particular sus artículos 19, 22 y 29, debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo que haya celebrado un contrato de transporte internacional de personas con el empleador de los pasajeros, como es el caso del litigio principal, está obligado a responder frente a dicho empleador del daño ocasionado por el retraso en los vuelos efectuados por los empleados de éste en virtud del expresado contrato y derivado de los gastos adicionales soportados.

Firmas

* Lengua de procedimiento: lituano.
Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.