Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. JEAN RICHARD DE LA TOUR
presentadas el 24 de marzo de 2022 [1]

Asunto C-111/21

BT
contra
Laudamotion GmbH

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Convenio de Montreal — Artículo 17, apartado 1 — Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente — Concepto de "lesión corporal" — Inclusión de la lesión psicológica — Síndrome de estrés postraumático a raíz de un accidente ocurrido durante una operación de desembarque»

I. Introducción

1. ¿Comprende el concepto de «lesión corporal» utilizado en el artículo 17, apartado 1, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal») [2] una lesión de orden psicológico que, si bien alcanza un nivel patológico, no es consecuencia de una lesión corporal en sentido estricto? [3]

2. Esta cuestión, que el Tribunal de Justicia ha de responder en las presentes conclusiones, se inscribe en el marco del reconocimiento del sufrimiento psíquico y de los traumatismos psicológicos en el derecho a la indemnización del daño corporal, una materia marcada hasta el momento por la prevalencia de lo físico sobre lo psicológico, tanto por la naturaleza de los litigios sobre la base de los cuales se ha construido este derecho como por lo que se refiere a los límites establecidos hasta la fecha por las técnicas médicas, [4] dado que la lesión corporal en sentido estricto es más visible y su realidad más palpable y más inmediata que la lesión psicológica.

1 Lengua original: francés.

2 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). Entró en vigor, en lo que se refiere a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004.

3 La expresión «lesión corporal en sentido estricto» debe entenderse aquí en el sentido de que se refiere a un perjuicio únicamente a la integridad física del pasajero.

4 Véase, a este respecto, Guégan-Lécuyer, A.: «L'éventualité de préjudices corporels en l'absence de blessures», *Gazette du Palais*, Lextenso Éditions, Issy-les-Moulineaux, 8 de enero de 2015, n.º 8, p. 4. El autor señala que el derecho a la reparación del daño corporal se centra en las consecuencias de un perjuicio a la integridad física ya que su construcción, y posterior desarrollo, se ha basado en los accidentes corporales, en el contexto de los accidentes de trabajo a finales del siglo XIX, y después en el contexto más global de los accidentes corporales relacionados con la circulación por carretera, los transportes, la actividad médica, los productos defectuosos, las infracciones o las catástrofes tecnológicas.

3. Dicha petición se inscribe en el marco de un litigio entre una pasajera y la compañía aérea Laudamotion GmbH (en lo sucesivo, «Laudamotion»). La demandante en el litigio principal solicitó una indemnización de daños y perjuicios debido a un trastorno de estrés postraumático que le fue diagnosticado a raíz de un accidente ocurrido durante una operación de desembarque. En el presente litigio, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) expresa sus dudas acerca del alcance del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, el cual determina las condiciones en las que un pasajero que ha sufrido una «lesión corporal» en razón de un accidente, a bordo de una aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, puede generar la responsabilidad del transportista aéreo que operó el vuelo.

4. En las presentes conclusiones, que, conforme a la solicitud del Tribunal de Justicia, se centran en la primera cuestión prejudicial, explicaré las razones por las que el concepto de «lesión corporal», que figura en el artículo 17, apartado 1, de dicho Convenio, debería comprender, con independencia de la existencia de un perjuicio a la integridad física del pasajero, un perjuicio a su integridad psíquica, sufrido como consecuencia de un accidente, cuando se acredite mediante un dictamen médico y exija tratamiento médico.

II. Marco jurídico

A. Derecho internacional

5. Los párrafos segundo, tercero y quinto del preámbulo del Convenio de Montreal tienen el siguiente tenor:

«[Los Estados partes reconocen] la necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia [5] y los instrumentos conexos;

[Los Estados partes 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;

[…]

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.»

6. El artículo 17 del Convenio de Montreal, titulado «Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje», prevé en su apartado 1:

«1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.»

5 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 (en lo sucesivo, «Convenio de Varsovia»).

7. El artículo 29 del Convenio de Montreal, titulado «Fundamento de las reclamaciones», dispone, además, 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.»

B. Derecho de la Unión

8. A raíz de la firma del Convenio de Montreal, el Reglamento (CE) n.º 2027/97 [6] fue modificado por el Reglamento (CE) n.º 889/2002. [7]

9. Los considerandos 1, 7, 10 y 18 del Reglamento n.º 889/2002 establecen:

«(1) En el marco de la política común de transportes, es importante garantizar un nivel de indemnización adecuado a los pasajeros víctimas de accidentes aéreos.

[…]

(7) El presente Reglamento y el Convenio de Montreal refuerzan la protección de los pasajeros y las personas a su cargo y no podrá ser interpretado de forma que disminuya su protección respecto de la legislación vigente el día de adopción del presente Reglamento.

[…]

(10) Un sistema de responsabilidad ilimitada en caso de muerte o lesión del pasajero resulta adecuado en el contexto de un sistema de transporte aéreo moderno y seguro.

[…]

(18) 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.»

10. A tenor de lo dispuesto en el 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. […]»

[6] Reglamento del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (DO 1997, L 285, p. 1).

[7] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2027/97 (DO 2002, L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2027/97»).

11. El artículo 2, apartado 2, del Reglamento n.º 2027/97 prevé:

«Los términos incluidos en el presente Reglamento no definidos en el apartado 1 serán equivalentes a los que figuran en el Convenio de Montreal.»

12. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97 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.»

III. Litigio principal y cuestiones prejudiciales

13. El 1 de marzo de 2019, una pasajera embarcó en un vuelo operado por Laudamotion para realizar un viaje de Londres (Reino Unido) a Viena (Austria). Al despegar, el motor izquierdo de la aeronave estalló, dando lugar a la evacuación del avión. La pasajera salió de la aeronave por la salida de emergencia del ala derecha y el chorro de aire de la turbina del motor derecho, que seguía en marcha en ese momento, la lanzó varios metros por el aire.

14. Desde entonces, dicha pasajera sufre de trastornos del sueño y de la concentración, cambios de humor, ataques repentinos de llanto, fatiga severa y tartamudez. Se le diagnosticó un trastorno de estrés postraumático, razón por la cual está recibiendo tratamiento médico.

15. La demandante interpuso ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) un recurso contra Laudamotion en el que solicitó que se declarase la responsabilidad de esta con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, así como el pago de las cantidades de 4 353,60 euros, en concepto de gastos médicos realizados, y de 2 500 euros, en concepto de indemnización por daños morales, más intereses y gastos. También solicitó que se declarase que Laudamotion era responsable de los daños futuros y afirma que, en cualquier caso, esta es responsable en virtud de la normativa austriaca.

16. Mediante sentencia de 12 de noviembre de 2019, el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) estimó dicho recurso. Este órgano jurisdiccional declaró que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal no era aplicable, dado que esta disposición únicamente prevé la responsabilidad del transportista aéreo por lesiones corporales, pero que Laudamotion es responsable en virtud de la normativa austriaca, que prevé una indemnización por daños y perjuicios también en caso de daños meramente psíquicos que, como sucede en este caso, tienen entidad de enfermedad.

17. Laudamotion interpuso recurso de apelación ante el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), que, mediante sentencia de 7 de abril de 2020, confirmó la sentencia del órgano jurisdiccional de primera instancia por lo que se refiere a la interpretación del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, si bien desestimó el recurso en todo lo demás, basándose en que el artículo 29 del Convenio de Montreal excluye la aplicación de la normativa austriaca.

18. El Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal), que conoce del recurso de casación interpuesto por la demandante contra dicha sentencia, alberga dudas sobre si el concepto de «lesión corporal», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de

Montreal, cubre los trastornos meramente psíquicos y si, en caso de respuesta negativa, el artículo 29 del Convenio de Montreal excluye una acción de indemnización de daños y perjuicios basada en el Derecho nacional.

19. En estas circunstancias, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Constituye un trastorno psíquico de un viajero con la entidad de una enfermedad, causado por un accidente, una "lesión corporal" en el sentido del artículo 17, apartado 1, del [Convenio de Montreal]?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial [,] ¿se opone el artículo 29 de dicho Convenio a una acción de indemnización de daños y perjuicios que existiría con arreglo al Derecho nacional aplicable?»

20. Han presentado observaciones escritas ante el Tribunal de Justicia, por una parte, la demandada en el litigio principal y la Comisión Europea, las cuales se oponen a que la lesión psicológica, como tal, se indemnice con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal y, por otra parte, la demandante en el litigio principal y el Gobierno alemán, que sostienen, en cambio, que la lesión psicológica que alcance la entidad de una enfermedad debe poder ser objeto de una indemnización con arreglo a este artículo.

IV. Análisis

A. Observaciones preliminares

21. Con carácter preliminar, procede recordar que, con respecto a los asuntos objeto del Convenio de Montreal, los Estados miembros de la Unión han transferido la competencia a esta última en relación con la responsabilidad de las compañías aéreas por los daños sufridos en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero.[8] El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97 prevé, en particular, que la responsabilidad de una compañía aérea en relación con el transporte de pasajeros se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a esa responsabilidad.[9] Puesto que estas disposiciones forman parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión,[10] el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse sobre su interpretación.

22. Además, al igual que el concepto de «accidente», o incluso que los conceptos de «préjudice» y «dommage», en su versión en lengua francesa, el concepto de «lesión corporal», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, no está definido. En estas circunstancias, el Tribunal de Justicia declaró que «habida cuenta del objeto de ese Convenio, que es unificar las

[8] Véase, en este sentido, el punto 4 de la Declaración relativa a la competencia de la Comunidad Europea en esa época con respecto a los asuntos regulados por el Convenio de Montreal, que figura en el instrumento de aprobación de la Comunidad Europea, que fue depositado el 29 de abril de 2004.

[9] Véase, en particular, la sentencia de 12 de mayo de 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379), apartado 30.

[10] Véase el apartado 25 de dicha sentencia.

reglas relativas al transporte aéreo internacional, los citados términos deben ser objeto de una interpretación uniforme y autónoma, no obstante los diferentes sentidos que se dan a dichos conceptos en los Derechos internos de los Estados parte en dicho Convenio».[11]

23. A tal fin, el Tribunal de Justicia debe tener en cuenta, no los distintos sentidos que hayan podido darse al concepto de «lesión corporal» en el Derecho interno de los Estados miembros, sino las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión.[12] Así, el Tribunal de Justicia está obligado a interpretar este concepto con arreglo al artículo 31 de la Convención de Viena,[13] que codifica el Derecho internacional general, y según el cual un tratado debe 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».[14] Por otra parte, el artículo 32 de la Convención de Viena prevé, como medios de interpretación complementarios, en particular, los trabajos preparatorios del tratado de que se trate y las circunstancias de su celebración.

B. Interpretación del concepto de «lesión corporal», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal

1. Interpretación literal

24. Por lo que se refiere al tenor del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, he de recordar antes de nada que solo son auténticas las seis versiones lingüísticas calificadas de tales.[15] Tres de estas versiones corresponden a lenguas oficiales de la Unión, a saber, la francesa («lésion corporelle»), inglesa («bodily injury») y española («lesión corporal»).[16] No percibo ninguna diferencia significativa entre las distintas versiones lingüísticas, que resultan coherentes y homogéneas.

25. A tenor de lo dispuesto en el artículo 31 de la Convención de Viena, procede, pues, interpretar ahora el concepto de «lesión corporal» conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a tales términos. Este concepto es a la vez simple y complejo. Por una parte, es simple porque se entiende que la lesión corresponde a un perjuicio a la integridad del cuerpo humano. Según la acepción común, la «lesión» se entiende como la alteración localizada de un órgano, de un tejido o de una célula, como consecuencia de una enfermedad o un accidente.[17] Por otra parte, es complejo porque el término «corporal», por su parte, se refiere al cuerpo, la parte material de un ser animado, en particular del ser humano, por oposición a todo lo que se refiere al mundo espiritual.[18]

11 Sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), apartado 21.

12 Véase, en este sentido, la sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), apartados 22 y 23 y jurisprudencia citada.

13 Convención sobre el Derecho de los Tratados, celebrada en Viena el 23 de mayo de 1969 (*Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331; en lo sucesivo, «Convención de Viena»).

14 Sentencia de 12 de mayo de 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379), apartado 31.

15 Véase, en este sentido, la sentencia de 17 de febrero de 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88), apartados 23 y 34.

16 Las otras tres versiones, que no corresponden a las lenguas oficiales de la Unión, son las versiones árabe, china y rusa, que también hacen alusión a la idea de una lesión corporal.

17 Véase el diccionario de la Academia francesa, 9.ª ed.

18 Véase el diccionario de la Academia francesa, 9.ª ed.

26. Habida cuenta de estas definiciones, el imaginario colectivo querría, por lo tanto, que el cuerpo se opusiese al espíritu y lo físico a lo psíquico, y que, de este modo, la idea de «lesión corporal» excluyera categóricamente cualquier concepto de «lesión psicológica», que no sería consecuencia de un perjuicio a la integridad física.

27. Sin embargo, me parece que esto pasaría por alto las cuestiones filosóficas, jurídicas y científicas que rodean la definición del cuerpo y estudian su relación con el espíritu. El cuerpo no es solo un simple objeto, observable y palpable, sino que también está vinculado a un sujeto de Derecho, cuya integridad debe protegerse. De conformidad con el artículo 3 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, el derecho a la integridad de la persona se refiere a su integridad física y psíquica. Así, lo importante no es tanto comprender la «lesión psicológica» en su relación con el cuerpo, sino determinar si la lesión «meramente psicológica» debe ser indemnizada del mismo modo que la lesión corporal en sentido estricto.

28. Será posible dar una respuesta a esta cuestión analizando el contexto y los objetivos que rodean el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal.

2. Interpretación contextual y teleológica

29. He de señalar, de entrada, que, aunque el concepto de «lesión corporal» figura efectivamente en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, el título de dicho artículo, «Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje», por su parte, solo menciona el término «lesión», desprovisto de su adjetivo «corporal». Esta ausencia también se da en los artículos 20 y 21 de dicho Convenio, los cuales establecen las condiciones que permiten exonerar al transportista aéreo de su responsabilidad o limitar la obligación de indemnización que le incumbe en caso de «lesión» sufrida por el pasajero. El adjetivo «corporal» no vuelve a aparecer finalmente hasta el artículo 33, apartado 2, del citado Convenio, relativo a la jurisdicción competente por lo que se refiere al «daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero».

30. A este respecto, la International Union of Aviation Insurers (Unión Internacional de Compañías de Seguros de Aviación) propuso calificar la lesión de «corporal» en la totalidad del texto del Convenio de Montreal al objeto de evitar que el concepto de «lesión psicológica» pudiera tener cabida en una interpretación excepcionalmente generosa del concepto de «lesión». [19] Ya sea falta de rigor o voluntad deliberada de los redactores, he de señalar que el texto no está sujeto a una interpretación excesivamente estricta del concepto de «lesión corporal», del mismo modo que el concepto de «lesión psicológica» tampoco ha quedado expresamente excluido del mismo.

31. Más allá del texto del Convenio de Montreal, lo que me parece revelador es toda la cronología de su elaboración. En efecto, es preciso observar que el concepto de «lesión psicológica» se planteó en varias etapas de la redacción junto con las situaciones de «muerte o lesión corporal», que son responsabilidad de los transportistas aéreos. [20]

[19] Véase, en este sentido, el dictamen emitido por la International Union of Aviation Insurers, Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. II — Documentos, DCW Doc. n.º 28, 13 de mayo de 1999, p. 156.

[20] Véase, a este respecto, el conjunto de los debates y de los trabajos reproducidos en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, Doc. 9775-DC/2, vol. I — Actas, vol. II — Documentos y vol. III — Trabajos preparatorios.

32. Fue, en un primer momento, el comité jurídico de la International Civil Aviation Organization (Organización de Aviación Civil Internacional), al que se le encomendó la redacción de un proyecto de convenio, quien contempló ir más allá del Convenio de Varsovia, incluyendo expresamente el concepto de «lesión psicológica» en dicho proyecto. [21]

33. Dado que la propuesta no fue aceptada por el Grupo Especial sobre la modernización y refundición del «Sistema de Varsovia», [22] tan solo la expresión «lesión corporal» figuraba en el artículo 16, apartado 1, del proyecto de Convenio. [23] No obstante, la voluntad de incluir expresamente el concepto de «lesión psicológica» se vio reforzada cuando varias delegaciones propusieron modificar dicho artículo para incluir en el mismo, de nuevo, el término «lesión psicológica», precisando que este tipo de lesión debería dar derecho a una indemnización en favor del pasajero aéreo, aun en el supuesto de que esta lesión no estuviese acompañada de una «lesión corporal» en sentido estricto. [24]

34. En el marco de las consideraciones que se desarrollan a continuación, demostraré, por una parte, que los debates que siguieron a dicha propuesta muestran una voluntad profunda de indemnizar la «lesión psicológica» al mismo nivel que la «lesión corporal» en sentido estricto y, por otra parte, que el hecho de que el concepto de «lesión corporal» figure en el texto final del Convenio no muestra una voluntad de limitar la indemnización a determinados tipos de lesiones.

a) Voluntad de indemnizar la «lesión psicológica» al mismo nivel que la «lesión corporal» en sentido estricto

35. Partiendo de la idea de que no es posible escindir a un ser humano en elementos meramente físicos y meramente psicológicos, [25] reconociendo al mismo tiempo que no existía ninguna razón jurídica o ética para no indemnizar el daño causado por la «lesión psicológica», [26] la mayoría de las delegaciones se pronunciaron a favor de la modificación del artículo 16, apartado 1, del

[21] Véase el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, tal y como se aprobó en la sesión n.º 30 del comité jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, 28 de abril a 9 de mayo de 1997, en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. III — Trabajos preparatorios, Doc. 9636-LC/190, pp. 145 a 224, especialmente p. 212.

[22] Véase el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. II — Documentos, DCW Doc. n.º 4, p. 38 y Vol. III — Trabajos preparatorios, p. 276.

[23] Véase, a este respecto, el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, tal y como se aprobó en la sesión n.º 30 del comité jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, del 28 de abril al 9 de mayo de 1997, y fue modificado por el Grupo Especial sobre la Modernización y Refundición del «Sistema de Varsovia», Montreal, del 14 al 18 de abril de 1998, en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol II — Documents, DCW Doc. n.º. 3, p. 18.

[24] Véanse, en este sentido, en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. II — Documentos, los comentarios relativos al proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional presentados por Noruega y Suecia (DCW Doc. n.º 10, p. 97), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (DCW Doc. n.º 14, p. 115), y Colombia (DCW Doc. n.º 31, p. 191).

[25] Véase, a este respecto, la posición de la delegación de Chile sobre el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 67.

[26] Véase, a este respecto, la posición de la delegación de la República Dominicana sobre el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 68.

proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional.[27] Otras delegaciones incluso propusieron formulaciones más generales, como «lésion», desprovista de adjetivo,[28] o «personal injury».[29]

36. Sin embargo, no es posible pasar por alto el hecho de que algunas delegaciones se han pronunciado en favor del texto original y han pedido mantener el concepto de «lesión corporal» sin mencionar la «lesión psicológica». Cabe hacer dos observaciones a este respecto.

37. Por una parte, algunos Estados partes consideraron que la expresión francesa «lesión corporal» ya cubría la «lesión psicológica» y que, en consecuencia, no era necesario añadir una referencia explícita a la «lesión psicológica».[30]

38. Por otra parte, determinadas delegaciones rechazaron añadir el concepto de «lesión psicológica» al lado del de «lesión corporal», ya que temían que este concepto, demasiado vago,[31] pudiera dar lugar a abusos y a que se presentasen reclamaciones de indemnización fraudulentas, puesto que la «lesión psicológica» es difícil de demostrar.[32]

39. Más allá de estas vacilaciones, los debates alcanzaron un consenso,[33] del que surgió una nueva propuesta: el artículo 16 del proyecto de Convenio Para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional se reformularía sustituyendo, en el apartado 1, el concepto de «lesión corporal» por el de «lesión» y añadiendo, en un nuevo apartado 2, una definición de la lesión que se refiere a la vez a la «lesión corporal», a la lesión psicológica vinculada a una lesión corporal en sentido estricto y a la «lesión psicológica» que afecta de manera significativa a la salud del pasajero.[34]

27 Estas son, por citar algunas, las delegaciones de Canadá, de Chile, de Colombia, de Dinamarca, de España, de Finlandia, de Francia, de la República Dominicana, del Reino Unido o de Suiza.

28 Véase la posición de la delegación de Pakistán sobre el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 70.

29 Véase la posición de la delegación de Italia sobre el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 70.

30 Véase la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas. Las delegaciones alemana y francesa consideraban que el texto francés cubría la «lesión física» y la «lesión psicológica», que el problema siempre ha estado cubierto en su totalidad y que la dificultad de interpretación era propia de la versión inglesa (p. 68). La delegación española, por su parte, abogaba por que se incluyera una referencia expresa a la «lesión psicológica», si bien consideraba que el concepto en francés de «lesión corporal» era un buen acuerdo que ya comprendía la «lesión psicológica» (p. 74).

31 Véase la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 70.

32 Véase la posición de las delegaciones de Etiopía, de India y de Singapur sobre el proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, pp. 70 a 72.

33 La delegación francesa recuerda que los debates llegaron a un consenso en cuanto al reconocimiento de la «lesión psicológica», que no estaría estrechamente vinculada a la lesión corporal en sentido estricto. Véase, en este sentido, la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, DCW-Min. FCG/1, p. 120.

34 Véase, a este respecto, Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. II — Documentos, DCW-FCG Doc. n.º 1, p. 495.

b) Formulación de «lesión corporal» escogida a efectos de una interpretación extensiva del concepto

40. Aunque las propuestas muy avanzadas mostraban una voluntad manifiesta de incluir el concepto de «lesión psicológica» en el texto del Convenio de Montreal, en el último momento se decidió mantener en su artículo 17, apartado 1, únicamente el concepto de «lesión corporal». Este giro repentino de la situación, si bien es desconcertante, [35] ¿muestra no obstante una voluntad de renunciar a la indemnización de la «lesión meramente psicológica»? No creo que sea así.

41. Por el contrario, una declaración de la Comisión Plenaria de la Conferencia de Montreal explica que, a efectos de la interpretación del Convenio de Montreal, el concepto de «lesión corporal» se mantuvo «sobre la base de que, en algunos Estados miembros, las indemnizaciones por daños y perjuicios por las lesiones psicológicas son recuperables en determinadas condiciones, de que la jurisprudencia se está desarrollando en este ámbito, y de que no se prevé interferir con dicho desarrollo, que depende de la jurisprudencia en ámbitos distintos del transporte aéreo internacional». [36]

42. Esta declaración es el resultado de las inquietudes expresadas por los Estados Unidos. En efecto, dicho país recordó que su jurisprudencia ya interpretaba el término de «lesión corporal» en el sentido de que incluía la lesión psicológica vinculada a una lesión corporal en sentido estricto. Así, si el único avance que el Convenio de Montreal podía lograr era hacer referencia a la lesión psicológica derivada de una lesión corporal en sentido estricto, esto constituía para los Estados Unidos un «paso atrás» [37] con respecto a su jurisprudencia.

43. El Reino Unido precisó que definir la «lesión psicológica» calificándola, por ejemplo, de «importante», también constituiría un «paso atrás». En efecto, los pasajeros que pudieran solicitar una indemnización en caso de lesión psicológica vinculada a una lesión corporal en sentido estricto, pero sin que dicha lesión psicológica hubiera sido calificada de «importante», ya no podrían obtener dicha indemnización si el Convenio de Montreal adoptase una definición demasiado estricta de la «lesión psicológica». [38]

44. El concepto de «lesión psicológica», mencionado en el artículo 16, apartado 1, del proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, y la definición del término, que figuraba en el artículo 16, apartado 2, de dicho Convenio, se suprimieron por estos motivos. Las diferentes formulaciones propuestas en la revisión de este proyecto no tienen, por lo tanto, como objetivo obstaculizar el desarrollo constante de la jurisprudencia, que deberá responder a las exigencias de una sociedad contemporánea. [39]

[35] Véase McKay, C.: «The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 41, n.º 4, octubre de 2008, p. 1075.

[36] Acta de la 6.ª reunión de la Comisión Plenaria, de 27 de mayo de 1999, en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, pp. 240 y 243, así como vol. II — Documentos, p. 285 (traducción libre).

[37] Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 112 (traducción libre).

[38] Véase, a este respecto, la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 115.

[39] Véase, en este sentido, la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I — Actas, p. 201.

c) Indemnización de la «lesión psicológica» en una sociedad contemporánea

45. El enfoque actual relativo a la salud humana permite, en mi opinión, disipar las últimas dudas que podrían subsistir en cuanto al sentido que debe atribuirse al concepto de «lesión corporal».

46. En primer lugar, el enfoque actual ya no es dicotómico, sino que se basa en la consideración de que la salud física y mental forman un todo. La Organización Mundial de la Salud define la «salud» como un «estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente [como] la ausencia de afecciones o enfermedades».[40] En cuanto al artículo 3 de la Carta de los Derechos Fundamentales, he de recordar que consagra el derecho a la integridad como el derecho de toda persona «a su integridad física y psíquica». En el ámbito del transporte y, en particular, del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, el Tribunal de Justicia declaró que «el concepto de daños corporales incluye cualquier perjuicio […] que resulte de un menoscabo de la integridad de la persona, lo que comprende el sufrimiento tanto físico como psíquico».[41] Por último, en Derecho penal, el legislador nacional contempla en la actualidad los delitos contra las personas teniendo en cuenta este doble componente de la integridad física y de la integridad psíquica, reforzado por el delito de violencia o maltrato psicológico.[42]

47. Por lo tanto, a día de hoy parece esencial interpretar el concepto de «lesión corporal» de tal manera que, del mismo modo que el perjuicio a la integridad física, se reconozca el perjuicio a la integridad psíquica dado que menoscaba la aptitud de quien lo sufre para utilizar su cuerpo o su espíritu en el ejercicio de las funciones que le eran propias.[43] Cualquier acontecimiento fuera de lo común, que el individuo perciba como una amenaza vital grave e inmediata, como una catástrofe natural, un atentado terrorista, un accidente de transporte grave, o, incluso, una agresión[44] puede constituir un trauma, ciertamente de orden psicológico, pero también tan real y devastador como la lesión corporal como tal. No incluir estos perjuicios de orden psíquico en el concepto de «lesión corporal» sería una «dicotomía excesiva e insostenible».[45] Además, ¿cómo podría explicarse que dos personas que han sufrido lesiones —una física y otra psicológica, o incluso una psicológica derivada de lesiones corporales en sentido escrito y la otra «meramente física»— de la misma gravedad como consecuencia del mismo accidente, no sean indemnizadas de manera idéntica por el transportista aéreo?[46]

40 Párrafo primero del preámbulo de la Constitución de la Organización Mundial de la Salud, adoptada por la Conferencia Internacional de la Salud, celebrada en Nueva York del 19 de junio al 22 de julio de 1946 y que entró en vigor el 7 de abril de 1948.

41 Sentencia de 24 de octubre de 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692), apartado 47.

42 Véase, en particular, en Derecho francés, el artículo 222-14-3 del code penal (Código Penal) (JORF de 10 de julio de 2010, n.º 0158).

43 Véase, a este respecto, De Mol, J.: *Le dommage psychique — Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Bruselas, 2012. Véase, asimismo, sobre la necesidad de reconocer y proteger jurídicamente la integridad psíquica, Bublitz, J.-C.: «The Nascent Right to Psychological Integrity and Mental Self-Determination» en von Arnauld, A., von der Decken, K., y Susi, M.: *The Cambridge handbook of new human rights: recognition, novelty, rhetoric*, Cambridge University Press, Cambridge, 2020, pp. 387 a 403.

44 Véase, en este sentido, De Mol, J.: *Le dommage psychique — Du traumatisme à l'expertise*, Larcier, Bruselas, 2012, p. 10.

45 Andrews, C.: «Psychiatric Injury in Aviation Accidents under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface between Medicine and Law», *The Journal of air law and commerce*, vol. 76, n.º 1, enero de 2011, p. 39 (traducción libre).

46 Véanse, en este sentido, los comentarios de la delegación de Noruega y de Suecia incorporados al proyecto de Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, tal y como se aprobó en la sesión n.º 30 del comité jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, del 28 de abril al 9 de mayo de 1997, y fue modificado por el Grupo Especial sobre la Modernización y Refundición del «Sistema de Varsovia», Montreal, del 14 al 18 de abril de 1998, en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, DCW Doc. n.º 10, vol. II — Documentos, p. 97.

48. En segundo lugar, he de señalar que el Convenio de Montreal debía suponer un punto de inflexión respecto al objetivo principal que perseguía el Convenio de Varsovia, a saber, limitar la responsabilidad de los transportistas aéreos a fin de favorecer el crecimiento de la industria de la aviación civil, entonces incipiente. [47]

49. De los párrafos segundo, tercero y quinto del preámbulo del Convenio de Montreal se desprende que, además del objetivo «de modernizar y refundir» el Convenio de Varsovia, el nuevo Convenio tiene por objeto asegurar «la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional» y una «indemnización equitativa fundada en el principio de restitución», mediante un régimen de responsabilidad objetiva de los transportistas aéreos, preservando al mismo tiempo un «equilibrio de intereses equitativo» en cuestión. [48]

50. En la época actual, permitir a un pasajero aéreo obtener una indemnización por las lesiones psicológicas derivadas de un accidente de transporte, del mismo modo que las indemnizaciones que se conceden por lesiones corporales, sería perfectamente conforme con estos objetivos.

51. Es preciso recordar que la carga de la prueba incumbe al pasajero aéreo. La responsabilidad del transportista aéreo tan solo puede declararse en la medida en que el pasajero perjudicado demuestre, sobre la base de un dictamen médico, un perjuicio a su integridad psíquica sufrido como consecuencia de un accidente de una gravedad o de una intensidad tales que dicha lesión afecta a su salud de manera significativa y no se solucionará sin tratamiento médico. Este enfoque permite preservar un «equilibrio de intereses equitativo» de los transportistas aéreos y de los pasajeros, [49] puesto que los primeros podrán protegerse contra las reclamaciones de indemnización fraudulentas, de tal manera que no se les imponga una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, o incluso paralizar, su actividad económica. [50]

52. A la vista del conjunto de estos elementos, propongo al Tribunal de Justicia que declare que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «lesión corporal» comprende, con independencia de la existencia de un perjuicio a la integridad física del pasajero, un perjuicio a su integridad psíquica, sufrido como consecuencia de un accidente, cuando se acredite mediante un dictamen médico y exija tratamiento médico.

53. Habida cuenta de la respuesta que propongo que se dé a la primera cuestión prejudicial, no procede examinar la segunda cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente.

[47] Véanse las actas de la primera reunión de la Comisión Plenaria, de 10 de mayo de 1999, en la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I —Actas, p. 37.

[48] Véase la sentencia de 12 de mayo de 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379), apartado 36 y jurisprudencia citada.

[49] Véase McKay, C.: «The Montreal Convention: Can passengers finally recover for mental injuries?», *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 41, n.º 4, octubre de 2008, p. 1069.

[50] Véase, por analogía, la sentencia de 3 de septiembre de 2020, NIKI Luftfahrt (C-530/19, EU:C:2020:635), apartado 40.

V. Conclusión

54. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la primera cuestión prejudicial planteada por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) del siguiente modo:

«El artículo 17, apartado 1, 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, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de "lesión corporal" comprende, con independencia de la existencia de un perjuicio a la integridad física del pasajero, un perjuicio a su integridad psíquica, sufrido como consecuencia de un accidente, cuando se acredite mediante un dictamen médico y exija tratamiento médico.»