Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 12 de mayo de 2021*

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Convenio de Montreal — Artículo 17, apartado 1 — Responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de accidente — Concepto de "accidente" — Aterrizaje duro comprendido dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave — Lesión corporal supuestamente sufrida por un pasajero durante un aterrizaje de ese tipo — Inexistencia de accidente»

En el asunto C-70/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria), mediante resolución de 30 de enero de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de febrero de 2020, en el procedimiento entre

YL

y

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

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

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de Altenrhein Luftfahrt GmbH, por la Sra. H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin;

– en nombre del Gobierno finlandés, por la Sra. H. Leppo, en calidad de agente;

– en nombre de la Comisión Europea, inicialmente por el Sr. W. Mölls y la Sra. N. Yerrell, y posteriormente por esta última, 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;

* Lengua de procedimiento: alemán.

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del 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, suscrito por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999, y aprobado, en su nombre, 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 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre YL y Altenrhein Luftfahrt GmbH, transportista aéreo, en relación con una demanda de indemnización de daños y perjuicios presentada por YL para obtener la reparación de la lesión corporal supuestamente sufrida en el aterrizaje de un vuelo operado por ese transportista.

Marco jurídico

Derecho internacional

3 Los párrafos tercero y quinto del preámbulo del Convenio de Montreal establecen:

«[Los Estados parte 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;

[…]

[Los Estados parte 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 artículo 17 del Convenio de Montreal, cuyo epígrafe es «Muerte y lesiones de los pasajeros. Daño del equipaje», dispone, en su apartado 1, lo siguiente:

«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.»

Derecho de la Unión

Reglamento (CE) n.º 2027/97

5 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»).

6 El artículo 2, apartado 2, del Reglamento n.º 2027/97 establece:

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

7 Con arreglo al artículo 3, apartado 1, de ese Reglamento:

«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.»

Reglamento (CE) n.º 216/2008

8 El artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO 2008, L 79, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 (DO 2009, L 309, p. 51) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 216/2008»), dispone:

«1. Las aeronaves, con inclusión de cualquier producto, componente o equipo instalados en ellas, que estén:

[…]

b) matriculadas en un Estado miembro, a menos que su supervisión reglamentaria en materia de seguridad haya sido delegada a un tercer país y no sean utilizadas por un operador [de la Unión], o

c) matriculadas en un tercer país y sean utilizadas por un operador a quien supervise cualquier Estado miembro, o sean utilizadas por un operador establecido o residente en la [Unión] en rutas con entrada o salida en el territorio [de la Unión], o situadas en su interior, o

[…]

cumplirán lo dispuesto en el presente Reglamento.»

9 El artículo 8 de ese Reglamento, titulado «Operaciones aéreas», establece lo siguiente en su apartado 1:

«La operación de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV […]».

10 El punto 1.b del anexo IV del citado Reglamento, titulado «Requisitos esenciales para las operaciones aéreas a que se refiere el artículo 8», indica:

«Todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el manual de vuelo o, si lo requiere el manual de operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo. […]»

11 Bajo el epígrafe «Actuaciones de la aeronave y limitaciones operativas», el punto 4 del anexo IV del mismo Reglamento establece:

«4.a. Toda aeronave se operará de acuerdo con su documentación de aeronavegabilidad y los procedimientos operativos y limitaciones asociados que consten en su manual de vuelo aprobado o en otra documentación equivalente, según el caso. El manual de vuelo o la documentación equivalente estarán a disposición de la tripulación y se mantendrán actualizados para cada aeronave.

[…]

4.c. Un vuelo no se iniciará ni proseguirá salvo que las actuaciones programadas de la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de manera significativa a su nivel de actuaciones, permita[n] la ejecución de todas las fases del vuelo dentro de las distancias/zonas aplicables y las zonas libres de obstáculos con la masa operativa planificada. Los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al despegue, vuelo en ruta y aproximación/aterrizaje son, en particular:
i) los procedimientos operativos,

[…]
v) el tamaño, desnivel y condiciones de la zona de despegue/aterrizaje, […]

[…]

4.c.1. Estos factores se tendrán en cuenta directamente como parámetros operativos o indirectamente por medio de tolerancias o márgenes, que pueden facilitarse en el cálculo de los datos de actuaciones, según convenga para el tipo de operación.»

12 El Reglamento n.º 216/2008 fue derogado, con efectos desde el 11 de septiembre de 2018, por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO 2018, L 212, p. 1). Sin embargo, el Reglamento 2018/1139 no es aplicable *ratione temporis* al litigio principal.

Litigio principal y cuestión prejudicial

13 El 20 de marzo de 2014, YL viajó de Viena (Austria) a San Galo-Altenrhein (Suiza) en un vuelo operado por Altenrhein Luftfhart. Alega que sufrió una hernia discal como consecuencia del aterrizaje.

14 Durante ese aterrizaje, el registrador de datos de vuelo señaló una carga vertical de 1,8 *g*. El órgano jurisdiccional remitente indica a este respecto que, aunque tal aterrizaje pueda percibirse subjetivamente como duro, ese valor no deja de estar comprendido, desde el punto de vista aeronáutico y teniendo en cuenta también el margen de error, dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave de que se trata. En efecto, según las especificaciones del constructor de la aeronave, la carga máxima que pueden soportar el tren de aterrizaje y las piezas estructurales de la aeronave de que se trata es igual a 2 *g*. Ese órgano jurisdiccional añade que, debido al carácter

montañoso del entorno en el que está situado el aeropuerto de San Galo-Altenrhein, en este los aterrizajes duros son más seguros que los aterrizajes demasiado suaves y que, en el caso de autos, no se ha podido constatar ningún error del piloto.

15 YL interpuso ante el Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena, Austria) una demanda contra Altenrhein Luftfhart en la que solicitaba que se declarara la responsabilidad de esta por el daño que alegaba haber sufrido, con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, y que se le abonara la cantidad de 68 858 euros, más los intereses y las costas. En apoyo de su demanda, YL alega que ese aterrizaje debe calificarse de «duro» y, por consiguiente, como un accidente, en el sentido de esa disposición.

16 En cambio, Altenrhein Luftfhart alega que el aterrizaje estuvo comprendido dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave y que, por tanto, se trata de un acontecimiento que se produce habitualmente durante un vuelo y no de un accidente, en el sentido de la citada disposición.

17 Mediante sentencia de 23 de enero de 2019, el Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena) desestimó esa demanda por considerar que un aterrizaje solo puede calificarse de «accidente» y generar la responsabilidad del transportista aéreo, con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, si es excepcionalmente duro y que no fue lo que sucedió en el caso de autos. Ese órgano jurisdiccional declaró que los acontecimientos que se producen habitualmente durante un vuelo, como un aterrizaje duro o un frenado brusco, no justifican que se genere la responsabilidad del transportista aéreo, ya que un pasajero normalmente informado tiene conocimiento de este tipo de acontecimientos y espera que puedan producirse.

18 Mediante sentencia de 29 de abril de 2019, el Oberlandesgericht Wien (Tribunal Superior Regional de Viena, Austria) confirmó la sentencia dictada en primera instancia. Pese a no excluir que un aterrizaje duro pueda constituir excepcionalmente un accidente, en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, ese órgano jurisdiccional determinó que para ello es preciso que se superen claramente los valores límite especificados por el constructor relativos a la carga que pueden soportar el tren de aterrizaje y las piezas estructurales de la aeronave. Según el mismo órgano jurisdiccional, un aterrizaje que se desarrolla normalmente, como el controvertido en el litigio principal, excluye el supuesto de un accidente.

19 En un recurso de casación interpuesto por YL, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) considera que un aterrizaje duro continúa estando comprendido dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave cuando la carga soportada por el tren de aterrizaje y las piezas estructurales de la aeronave se mantiene por debajo de los valores límite especificados por el constructor, más allá de los cuales se requiere una inspección técnica de la aeronave. Según ese órgano jurisdiccional, un aterrizaje es duro cuando, a diferencia de un aterrizaje suave, el tren de aterrizaje de la aeronave no lo absorbe suficientemente y resulta claramente perceptible para los pasajeros.

20 En este contexto, el citado órgano jurisdiccional pregunta si un aterrizaje duro, que continúa estando comprendido dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave de que se trata, puede calificarse de «acontecimiento involuntario perjudicial imprevisto» y, por tanto, estar incluido en el concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, tal como lo interpretó el Tribunal de Justicia en su sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), apartado 35.

21 Según un primer punto de vista, un aterrizaje duro que, como el controvertido en el litigio principal, pese a continuar estando comprendido dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave, se produce de manera repentina e inesperada para el pasajero y produce, según este, lesiones corporales, constituye un «accidente» en el sentido de esa disposición. Por lo tanto, el órgano jurisdiccional remitente se plantea la cuestión de si los criterios mencionados en el apartado anterior de la presente sentencia deben apreciarse desde la perspectiva del pasajero afectado, en el sentido de que resulta

imprevisto cualquier acontecimiento que se ha producido repentinamente y que el pasajero no esperaba. Según ese órgano jurisdiccional, la utilización, en la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), apartado 35, del término «imprevisto», en lugar del término «imprevisible», parece indicar que es preciso determinar si el acontecimiento en cuestión ha sido previsto por el pasajero afectado.

22 En cambio, siguiendo un segundo punto de vista, un aterrizaje duro solo puede calificarse de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, si se han superado claramente los valores límite especificados por el constructor relativos a la carga que pueden soportar el tren de aterrizaje y las piezas estructurales de la aeronave de que se trate. Según este punto de vista, la responsabilidad del transportista aéreo, en virtud de esta disposición, no puede exigirse en caso de acontecimientos comprendidos dentro del rango de funcionamiento normal de una aeronave, aunque se produzcan de manera repentina e inesperada para el pasajero afectado y le provoquen lesiones corporales. Si, en tal caso, un pasajero sufre una lesión corporal, esta se explica generalmente por una predisposición particular del pasajero afectado, de la que no puede hacerse responsable al transportista aéreo.

23 En estas circunstancias, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Un aterrizaje duro, que continúa estando comprendido dentro del rango de funcionamiento normal del avión y durante el cual un pasajero sufre una lesión, constituye un “accidente”, en el sentido del artículo 17, apartado 1, del [Convenio de Montreal]?»

Sobre la cuestión prejudicial

Sobre la admisibilidad

24 Altenrhein Luftfhart sostiene que la petición de decisión prejudicial es inadmisible, ya que la jurisprudencia nacional mencionada por el órgano jurisdiccional remitente y la definición dada por el Tribunal de Justicia en la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), vienen, en esencia, a adoptar la misma interpretación del concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. Por lo tanto, considera que existe un acto claro a efectos de la resolución del litigio principal, ya que el órgano jurisdiccional remitente ha expuesto y aplicado correctamente ese concepto, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia, para llegar a la conclusión de que un aterrizaje comprendido en el rango de funcionamiento normal de una aeronave no constituye un accidente, en el sentido de esa disposición.

25 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, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse (sentencia de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartado 20 y jurisprudencia citada).

26 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 (sentencia de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartado 21 y jurisprudencia citada).

27 Además, 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 inadmisible dicha cuestión prejudicial (sentencias de 1 de diciembre de 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, apartados 64 y 65, y de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartado 22).

28 En el caso de autos, al no existir duda sobre la pertinencia de la cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente para la resolución del litigio del que conoce, y como ese órgano jurisdiccional ha precisado que, a su juicio, no existe un acto claro y que, por consiguiente, como órgano jurisdiccional de última instancia, está obligado a plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia, debe declararse la admisibilidad de la cuestión planteada.

Sobre el fondo

29 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «accidente» previsto en esa disposición cubre un aterrizaje duro percibido por el pasajero afectado como un acontecimiento imprevisto, aunque esté comprendido dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave de que se trate.

30 Con carácter preliminar, procede recordar que, conforme al artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97, 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 esa responsabilidad.

31 Asimismo, según reiterada jurisprudencia, un tratado internacional, como el Convenio de Montreal, 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, 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 ese sentido, las sentencias de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 31, y de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartado 27 y jurisprudencia citada).

32 En el presente asunto, del tenor del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal se desprende que, para que se genere la responsabilidad de la compañía aérea, el acontecimiento que ha causado la muerte o la lesión corporal del pasajero debe calificarse de «accidente» y este debe haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

33 En su sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), apartado 35, el Tribunal de Justicia precisó que el sentido ordinario del concepto de «accidente» se entiende como un acontecimiento involuntario, perjudicial e imprevisto.

34 De las indicaciones del órgano jurisdiccional remitente, recordadas en los apartados 20 a 22 de la presente sentencia, se desprende que este pregunta, en particular, si la calificación de un hecho dañoso como «imprevisto», en el sentido de esa jurisprudencia y, por tanto, de «accidente», en el

sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, debe realizarse teniendo en cuenta la perspectiva del pasajero afectado o, más bien, el rango de funcionamiento normal de la aeronave a bordo de la cual se produjo ese acontecimiento.

35 Pues bien, procede rechazar de entrada una interpretación de los conceptos mencionados en el apartado anterior basada en la perspectiva de cada pasajero. Dado que las perspectivas y las expectativas pueden variar de un pasajero a otro, tal interpretación podría conducir a un resultado paradójico, si un mismo acontecimiento llegase a ser calificado de «imprevisto» y, por tanto, de «accidente» para determinados pasajeros, pero no para otros.

36 Por lo demás, una interpretación del concepto de «accidente» previsto en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal en el sentido de que la apreciación del carácter imprevisto del acontecimiento en cuestión depende únicamente de la percepción del pasajero afectado en relación con ese acontecimiento puede ampliar este concepto de manera irrazonable en perjuicio de las compañías aéreas. Aunque según el párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados parte en este, conscientes de «la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y [de] la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución», han decidido establecer un régimen de responsabilidad objetiva de las compañías aéreas, este régimen de responsabilidad implica, no obstante, como resulta del párrafo quinto del preámbulo del Convenio de Montreal, que se preserve un «equilibrio de intereses equitativo», en especial en relación con los intereses de las compañías aéreas y de los pasajeros (véase, en ese sentido, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 36 y jurisprudencia citada).

37 En cambio, por lo que respecta a los requisitos esenciales en materia de operación de la aeronave de que se trate, procede recordar que, a tenor del punto 1.b del anexo IV del Reglamento n.º 216/2008, todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el manual de vuelo o, si lo requiere el manual de operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo. Además, el punto 4.a de este anexo dispone que toda aeronave se operará de acuerdo con su documentación de aeronavegabilidad y los procedimientos operativos y limitaciones asociados que consten en su manual de vuelo aprobado o en otra documentación equivalente, según el caso.

38 Por otra parte, del punto 4.c del citado anexo se desprende que un vuelo no se iniciará ni proseguirá salvo que las actuaciones programadas de la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de manera significativa a su nivel de actuaciones, permitan la ejecución de todas las fases del vuelo dentro de las distancias/zonas aplicables y las zonas libres de obstáculos con la masa operativa planificada. Los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al despegue, vuelo en ruta y aproximación/aterrizaje son, en particular, los procedimientos operativos, así como el tamaño, desnivel y condiciones de la zona de despegue/aterrizaje. Conforme al punto 4.c.1 del mismo anexo, estos factores se tendrán en cuenta directamente como parámetros operativos o indirectamente por medio de tolerancias o márgenes, que pueden facilitarse en el cálculo de los datos de actuaciones de la aeronave.

39 El cumplimiento de las disposiciones recordadas en los apartados 37 y 38 de la presente sentencia tiene por objeto garantizar un aterrizaje realizado con arreglo a los procedimientos y limitaciones aplicables, indicados en el manual de vuelo de la aeronave de que se trata, o en cualquier documentación de aeronavegabilidad equivalente relativa a esta, teniendo en cuenta las reglas del arte y las mejores prácticas en el ámbito de la operación de las aeronaves, aun cuando el aterrizaje fuera percibido por algunos pasajeros como más duro de lo que esperaban.

40 Por lo tanto, un aterrizaje que no sobrepasa los límites establecidos por los procedimientos aplicables a la aeronave de que se trata, incluyendo las tolerancias y los márgenes previstos en relación con los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al aterrizaje, y que se desarrolla con arreglo a esos procedimientos y teniendo en cuenta las reglas del arte y las mejores prácticas en el

ámbito de la operación de aeronaves, no puede considerarse «imprevisto» en el marco de la apreciación del requisito, establecido en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, relativo a la producción de un «accidente».

41 En el caso de autos, procede señalar que, según el órgano jurisdiccional remitente, un aterrizaje duro en el aeropuerto de San Galo-Altenrhein, como el que dio lugar al litigio principal, es más seguro debido al carácter montañoso del entorno en el que se sitúa ese aeropuerto. También según ese órgano jurisdiccional, el aterrizaje controvertido en el litigio principal se produjo sin que se hubiera podido constatar un error del piloto, ya que el registrador de los datos de vuelo había detectado una carga vertical de 1,8 *g*, un valor inferior al límite máximo de 2 *g* que, según las especificaciones del constructor, puede ser soportado por el tren de aterrizaje y las piezas estructurales de la aeronave de que se trata.

42 Pues bien, sin perjuicio de las comprobaciones de la totalidad de las circunstancias que rodean al aterrizaje que dio lugar al litigio principal que corresponde hacer al órgano jurisdiccional remitente, un aterrizaje que se ha desarrollado en las condiciones indicadas en el apartado anterior no puede considerarse un accidente, en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, ni, por tanto, generar, sobre la base de esta disposición, la responsabilidad del transportista aéreo, y ello con independencia de la percepción subjetiva que pueda tener un pasajero.

43 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «accidente» previsto en esa disposición no cubre un aterrizaje que se ha desarrollado con arreglo a los procedimientos y las limitaciones operativos aplicables a la aeronave de que se trate, incluyendo las tolerancias y los márgenes previstos en relación con los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al aterrizaje, y teniendo en cuenta las reglas del arte y las mejores prácticas en el ámbito de la operación de las aeronaves, aunque el pasajero en cuestión perciba ese aterrizaje como un acontecimiento imprevisto.

Costas

44 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:

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, suscrito por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999, y aprobado, en su nombre, mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «accidente» previsto en esa disposición no cubre un aterrizaje que se ha desarrollado con arreglo a los procedimientos y las limitaciones operativos aplicables a la aeronave de que se trate, incluyendo las tolerancias y los márgenes previstos en relación con los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al aterrizaje, y teniendo en cuenta las reglas del arte y las mejores prácticas en el ámbito de la operación de las aeronaves, aunque el pasajero en cuestión perciba ese aterrizaje como un acontecimiento imprevisto.

Firmas