Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 2 de junio de 2022 *

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Convenio de Montreal — Artículo 17, apartado 1 — Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de muerte o de lesión sufrida por un pasajero — Concepto de "accidente" que ha causado la muerte o la lesión — Lesión corporal sufrida durante el desembarque — Artículo 20 — Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea — Concepto de "negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero lesionado que causó el daño o contribuyó a él" — Caída de un pasajero que no se agarró al pasamanos de una escalera móvil de desembarque»

En el asunto C-589/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), mediante resolución de 15 de septiembre de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 10 de noviembre de 2020, en el procedimiento entre

JR

y

Austrian Airlines AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, y los Sres. N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (Ponente) y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Emiliou;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de JR, por el Sr. F. Raffaseder, Rechtsanwalt;

– en nombre de Austrian Airlines AG, por el Sr. C. Krones, Rechtsanwalt;

* Lengua de procedimiento: alemán.

– en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, M. Hellmann y U. Kühne, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun, K. Simonsson y G. Wilms, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de enero de 2022;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 17, apartado 1, y 20 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, celebrado 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 Esa petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre JR y la compañía aérea Austrian Airlines AG en relación con una acción de indemnización de daños y perjuicios presentada por JR debido a las lesiones corporales sufridas al caerse durante el desembarque de un vuelo operado por esa compañía.

Marco jurídico

Derecho internacional

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

«[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;

[…]

[…] 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 de este Convenio, 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.»

5 A tenor del artículo 20 de dicho Convenio, titulado «Exoneración»:

«Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. […]»

Derecho de la Unión

6 El considerando 9 del 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), en su versión modificada 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»), es del siguiente tenor:

«[…] las compañías aéreas de la [Unión] podrán quedar exentas de responsabilidad en caso de que el pasajero de que se trate haya incurrido en negligencia concurrente».

7 El artículo 2, apartado 2, de ese Reglamento dispone:

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

8 Los considerandos 10 y 18 del Reglamento n.º 889/2002 enuncian:

«(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 (CE) n.º 2027/97 corresponde a los Estados miembros adoptar dichas disposiciones.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

9 El 30 de mayo de 2019, JR, acompañada de su cónyuge y de su hijo de dos años, viajó de Salónica (Grecia) a Viena-Schwechat (Austria) en un vuelo operado por Austrian Airlines.

10 En el aeropuerto de Viena-Schwechat, en el momento de descender de la aeronave por una escalera móvil provista de pasamanos por ambos lados, el cónyuge de JR, que precedió a esta y que llevaba en cada mano una pieza de equipaje de cabina con ruedas, estuvo a punto de caerse en el último tercio de dicha escalera. En ese mismo sitio, JR, que llevaba su bolso de mano en su mano derecha y a su hijo en su brazo izquierdo, se cayó. Esta caída provocó, entre otras lesiones, una fractura del antebrazo izquierdo de JR.

11 Esta interpuso ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) una acción de indemnización de daños y perjuicios contra Austrian Airlines por un importe de 4 675 euros, más gastos e intereses. Alegó que esa escalera no respondía a la obligación contractual de Austrian Airlines de garantizar la protección y la seguridad de sus pasajeros, ya que se cayó pese a haber sido especialmente prudente al bajar de la escalera en cuestión, tras haber visto a su cónyuge a punto de caerse. Añadió que, sin embargo, se cayó debido a que dicha escalera, que carecía de techo, se tornó demasiado resbaladiza debido al tiempo húmedo acompañado de bruma. Además, JR adujo que el escalón en que se resbaló estaba aceitoso y sucio.

12 Por su parte, Austrian Airlines alegó que la superficie de los escalones de la escalera en cuestión disponía de orificios o ranuras que permitían una rápida evacuación del agua, lo que impedía que esa escalera estuviera resbaladiza. Afirmó que, por tanto, no incumplió sus obligaciones contractuales de protección y diligencia, ni actuó de manera culposa o ilegal. Sostuvo que la caída de JR se debió a su propio comportamiento, dado que no utilizó ninguno de los pasamanos de dicha escalera, ni siquiera tras observar que su cónyuge había estado a punto de caerse. Por otra parte, añadió que, a pesar del consejo de un médico, JR se negó a recibir asistencia inmediata en un hospital cercano al aeropuerto, incumpliendo su obligación de limitar el perjuicio, y no recibió asistencia hasta última hora de la tarde del 30 de mayo de 2019, lo que pudo agravar sus lesiones.

13 Mediante sentencia de 15 de marzo de 2020, el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) determinó que una parte de los pasajeros de la aeronave en cuestión habían tomado, antes de JR, la misma escalera móvil y que ninguno de ellos se había quejado de que hubiera un lugar resbaladizo en esa escalera ni se había caído. Dicho órgano jurisdiccional señaló, en particular, que la referida escalera era de metal y carecía de techo, ya que el aeropuerto de Viena-Schwechat no disponía de escaleras provistas de techo, que los escalones de esta eran lo suficientemente amplios como para que dos personas pudieran descender una al lado de la otra, que la superficie de esos escalones, fabricados con metal estriado, los hacía particularmente antideslizantes y que dicho equipamiento estaba certificado y controlado por el Technischer Überwachungsverein (Centro de Control Técnico, Austria). El citado órgano jurisdiccional declaró que la escalera en cuestión no presentaba defecto o daño alguno y que, pese a la humedad de dichos escalones, no estaban resbaladizos, aceitosos, grasos o en general sucios, presentando únicamente los tres últimos escalones alguna suciedad de consistencia desconocida, en forma de puntos. De ello dedujo que no era posible determinar las razones por las que JR se había caído.

14 Ese mismo órgano jurisdiccional desestimó, sobre la base del artículo 1295, apartado 1, del Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil General austriaco), el recurso interpuesto por JR al considerar, en esencia, que Austrian Airlines no había incumplido su obligación accesoria de garantizar la seguridad de sus pasajeros y que JR no había tomado ninguna medida de precaución para evitar su caída.

15 El Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), que conoce del recurso de apelación interpuesto por JR contra dicha sentencia, alberga dudas acerca de si la caída de JR está comprendida 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 la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Según el referido órgano jurisdiccional, de dicha sentencia se desprende que este concepto comprende todas las situaciones que se producen a bordo de una aeronave, o durante cualquier operación de embarque o desembarque, en las que un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros ha

causado una lesión corporal a un pasajero, sin que sea necesario dilucidar si estas situaciones resultan de un riesgo típico de la aviación. Pues bien, la situación controvertida en el litigio principal se distingue de la controvertida en el asunto que dio lugar a dicha sentencia, puesto que la caída de JR no fue causada por un objeto de ese tipo.

16 Por otra parte, dicho órgano jurisdiccional considera que JR contribuyó, al menos, a su caída, ya que no se agarró a ninguno de los pasamanos de la escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros, ni siquiera después de haber observado que su cónyuge había estado a punto de caerse justo antes que ella. El mismo tribunal se pregunta así si, en virtud del artículo 20 del Convenio de Montreal, esa negligencia concurrente «relega a un segundo plano […], de modo tal que se produce una exoneración», la responsabilidad de Austrian Airlines con arreglo al artículo 17, apartado 1, de ese Convenio.

17 En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Régional de Korneubourg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 17, apartado 1, del [Convenio de Montreal] en el sentido de que el concepto de “accidente”, a los efectos de dicha disposición, comprende una situación en la que un pasajero, durante el desembarque del avión, en el último tercio de la escalerilla móvil, sin causa detectable, sufre una caída y se lesiona, cuando la lesión no ha sido causada por un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros en el sentido de la [sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], ni la escalerilla presentaba defectos y, en particular, no era resbaladiza?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 20 del [Convenio de Montreal] en el sentido de que el transportista aéreo se verá exonerado íntegramente de su posible responsabilidad si concurren circunstancias como las descritas en [la primera cuestión] y el pasajero no se había agarrado al pasamanos de la escalerilla en el momento de la caída?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

18 Mediante su primera 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 una situación en la que, por una razón indeterminada, un pasajero sufre una caída en una escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros de una aeronave y se lesiona está comprendida en el concepto de «accidente» a efectos de dicha disposición, incluso cuando la compañía aérea de que se trate no haya incumplido sus obligaciones de diligencia y seguridad a este respecto.

19 A tenor de la citada disposición, 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.

20 El Tribunal de Justicia ya ha declarado que el concepto de «accidente», en su sentido ordinario y en el contexto en el que se inscribe, se entiende como un acontecimiento involuntario, perjudicial e imprevisto y que dicho concepto no exige que el daño derive de la materialización de un riesgo

típico de la aviación o que exista una relación entre el «accidente» y la explotación o el movimiento de la aeronave (véase, en ese sentido, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartados 34, 35 y 41).

21 Esta interpretación del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal es conforme con sus objetivos, que consisten, como se desprende de los párrafos tercero y quinto del preámbulo de dicho Convenio, en «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», mediante un régimen de responsabilidad objetiva de las compañías aéreas, preservando al mismo tiempo un «equilibrio de intereses equitativo» 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).

22 Así, cuando, por una razón indeterminada, un pasajero sufre una caída en una escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros de una aeronave y se lesiona, esta caída está comprendida en el concepto de «accidente» a efectos del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. La circunstancia de que la compañía aérea de que se trate no haya incumplido sus obligaciones de diligencia y de seguridad a este respecto no puede desvirtuar esta calificación.

23 En efecto, como ha señalado el Abogado General en el punto 40 de sus conclusiones, para que se genere la responsabilidad de dicha compañía con arreglo a esa disposición basta con que el accidente que causó la muerte o la lesión corporal de un pasajero se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. Así pues, esta responsabilidad no puede depender de la culpa o negligencia de la citada compañía.

24 Por lo tanto, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que una situación en la que, por una razón indeterminada, un pasajero sufre una caída en una escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros de una aeronave y se lesiona está comprendida en el concepto de «accidente» a efectos de dicha disposición, incluso cuando la compañía aérea de que se trate no haya incumplido sus obligaciones de diligencia y seguridad a este respecto.

Segunda cuestión prejudicial

25 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 20 del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que, cuando un accidente que ha causado un daño a un pasajero consiste en una caída de este, por una razón indeterminada, en una escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros de una aeronave, el hecho de que ese pasajero no se haya agarrado al pasamanos de esa escalera en el momento de su caída puede constituir la prueba de una negligencia u otra acción u omisión indebida de dicho pasajero que haya causado el daño sufrido por el pasajero o haya contribuido a él, en el sentido de esta disposición, y, en esa medida, exonerar a la compañía aérea de que se trate de su responsabilidad con respecto a ese mismo pasajero.

26 A tenor del artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal, si el transportista aéreo prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.

27 El principio de que las compañías aéreas de la Unión pueden quedar exoneradas de responsabilidad en caso de que el pasajero de que se trate haya incurrido en negligencia concurrente también se enuncia en el considerando 9 del Reglamento n.º 2027/97.

28 Como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, la posibilidad, prevista en el artículo 20 del Convenio de Montreal, de exonerar a la compañía aérea de su responsabilidad o de limitar la obligación de reparación que le incumbe con respecto a un pasajero que ha sufrido un daño resultante de un «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, de dicho Convenio, tiene por objeto preservar el «equilibrio de intereses equitativo» de las compañías aéreas y de los pasajeros, mencionado en el apartado 21 de la presente sentencia (véase, en ese sentido, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 39).

29 Dado que el Convenio de Montreal y el Reglamento n.º 2027/97 no establecen normas específicas sobre la prueba, que incumbe a la compañía aérea, de una negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, a efectos de la aplicación del artículo 20, primera frase, de dicho Convenio, el órgano jurisdiccional remitente debe, de conformidad con el principio de autonomía procesal, al que remite, en particular, el considerando 18 del Reglamento n.º 889/2002, aplicar las normas pertinentes del Derecho nacional, a condición de que, no obstante, esas normas respeten los principios de equivalencia y de efectividad, tal como los define la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia (véase, por analogía, la sentencia de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartados 38 a 40 y jurisprudencia citada).

30 En este contexto, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar si la compañía aérea de que se trata ha probado una negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero afectado y, en su caso, apreciar en qué medida esa negligencia, acción u omisión causó el daño sufrido por ese pasajero o contribuyó a él para exonerar, en esa medida, a esa compañía de su responsabilidad con respecto al pasajero, teniendo en cuenta todas las circunstancias en las que se produjo ese daño.

31 En particular, la circunstancia, mencionada por el órgano jurisdiccional remitente, de que el pasajero afectado no se haya agarrado a ninguno de los pasamanos de la escalera móvil puesta para el desembarque de los pasajeros puede ciertamente causar o contribuir a las lesiones corporales sufridas por ese pasajero. No obstante, en el marco de esta apreciación, el juez nacional no podrá ignorar que un pasajero que viaja con un menor de edad también debe velar por la seguridad de este, lo que puede llevar al pasajero a no agarrarse al pasamanos o a dejar de hacerlo, con el fin de adoptar las medidas necesarias para evitar que se menoscabe la seguridad de ese menor.

32 Por lo que respecta a la apreciación, como prueba de negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero de que se trate, a efectos de la aplicación del artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal, de la circunstancia, también mencionada por el órgano jurisdiccional remitente, de que ese pasajero haya observado que, justo antes de él, su cónyuge ha estado a punto de caerse en la misma escalera móvil, no debe ignorarse que dicho pasajero afirma que el hecho de haber observado tal caída inminente lo llevó a ser particularmente prudente al descender. No obstante, corresponde al citado órgano jurisdiccional comprobar la importancia de tal afirmación a la luz de las normas de Derecho nacional aplicables, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 29 de la presente sentencia.

33 Del mismo modo, no puede excluirse que el hecho de que el pasajero lesionado renunciase a recibir asistencia inmediatamente después de que se produjera el accidente haya contribuido a agravar las lesiones corporales sufridas por este. Sin embargo, como ha señalado el Abogado General en el punto 76 de sus conclusiones, en este contexto también debe tenerse en cuenta el grado de gravedad que parecían tener tales lesiones inmediatamente después de que se produjese ese accidente, así como la información facilitada al pasajero *in situ* por parte del cuerpo médico en cuanto a diferir la asistencia médica y a la disponibilidad de tal asistencia en las proximidades.

34 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 20, primera frase, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que, cuando un accidente que ha causado un daño a un pasajero consiste en una caída de este, por una razón indeterminada, en una escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros de una aeronave, la compañía aérea de que se trate solo puede quedar exonerada de su responsabilidad con respecto a ese pasajero en la medida en que, habida cuenta de todas las circunstancias en las que se produjo el daño, esa compañía aérea pruebe, con arreglo a las normas de Derecho nacional aplicables y sin perjuicio del respeto de los principios de equivalencia y de efectividad, que una negligencia u otra acción u omisión indebida del citado pasajero causó el daño o contribuyó a él, en el sentido de esa disposición.

Costas

35 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 Tercera) declara:

1) **El artículo 17, apartado 1, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, celebrado 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 una situación en la que, por una razón indeterminada, un pasajero sufre una caída en una escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros de una aeronave y se lesiona está comprendida en el concepto de «accidente» a efectos de dicha disposición, incluso cuando la compañía aérea de que se trate no haya incumplido sus obligaciones de diligencia y seguridad a este respecto.**

2) **El artículo 20, primera frase, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, debe interpretarse en el sentido de que, cuando un accidente que ha causado un daño a un pasajero consiste en una caída de este, por una razón indeterminada, en una escalera móvil puesta para el desembarque de pasajeros de una aeronave, la compañía aérea de que se trate solo puede quedar exonerada de su responsabilidad con respecto a ese pasajero en la medida en que, habida cuenta de todas las circunstancias en las que se produjo el daño, esa compañía aérea pruebe, con arreglo a las normas de Derecho nacional aplicables y sin perjuicio del respeto de los principios de equivalencia y de efectividad, que una negligencia u otra acción u omisión indebida del citado pasajero causó el daño o contribuyó a él, en el sentido de esa disposición.**

Firmas