

Asunto C-589/20**Petición de decisión prejudicial****Fecha de presentación:**

10 de noviembre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

15 de septiembre de 2020

Demandante y recurrente:

JR

Demandada y recurrida:

Austrian Airlines AG

REPÚBLICA DE AUSTRIA

Landesgericht Korneuburg

[omissis]

El Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), en su condición de órgano jurisdiccional de apelación [omissis], en el asunto de la parte demandante JR [omissis] contra la parte demandada **Austrian Airlines AG** [omissis], Wien-Flughafen (Aeropuerto de Viena, Austria), [omissis] por 4 675,- euros, más intereses y gastos, en el marco del recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia del Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) de 15 de marzo de 2020 [omissis], en sesión a puerta cerrada, ha adoptado la siguiente

R e s o l u c i ó n

I. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, **las siguientes cuestiones prejudiciales:**

- 1) ¿Debe interpretarse el artículo 17, apartado 1, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio

de Montreal), hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado el 9 de diciembre de 1999 por la Comunidad Europea y aprobado en nombre de esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, en el sentido de que **el concepto de «accidente», en el sentido 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 del Tribunal de Justicia de 19 de diciembre de 2019, C-532/19, ni la escalerilla presentaba defectos y, en particular, no era resbaladiza?**

- 2) ¿Debe interpretarse el artículo 20 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado el 9 de diciembre de 1999 por la Comunidad Europea y aprobado en nombre de esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, en el sentido de que **el transportista aéreo se verá exonerado íntegramente de su posible responsabilidad, si concurren circunstancias como las descritas en el punto 1 y el pasajero no se había agarrado al pasamanos de la escalerilla en el momento de la caída?**

II. [omissis] [suspensión]

Fundamentos

La demandante celebró con la demandada un contrato de transporte aéreo. El 30 de mayo de 2019 voló de Tesalónica a Viena junto con su esposo AK y su hijo [omissis] de dos años de edad. El vuelo fue efectuado por la demandada.

A la hora de desembarcar, la demandante esperó junto con su familia y dejó que todos los demás pasajeros desembarcaran. Figuraba entre los últimos pasajeros que abandonaron la aeronave. Para el desembarque, se dispusieron sendas escalerillas móviles tanto al final de la aeronave como en la parte delantera. La demandante y su familia utilizaron la escalerilla en la parte delantera para desembarcar. Antes de ellos, cerca de 60 pasajeros habían utilizado la escalerilla para desembarcar. De estas cerca de 60 personas, ninguna se resbaló ni se quejó de que hubiera una parte resbaladiza en la escalerilla.

La escalerilla situada en la parte delantera era de metal y no estaba cubierta. Las superficies de pisada eran de chapa estriada y eran tan anchas que dos personas podían descender por ellas una al lado de la otra. En ambos lados de la escalerilla había un pasamanos. La escalerilla se encontraba en perfectas condiciones y no presentaba defectos ni daños. Las superficies de pisada estaban húmedas porque anteriormente había llovido, pero no eran resbaladizas. En el momento del desembarque no estaba lloviendo. Las superficies de pisada no estaban aceitosas, ni pringosas, ni presentaban una suciedad que cubriera una superficie relevante.

Solamente en los tres últimos escalones había una suciedad aislada, de presencia puntual y consistencia desconocida. No se ha podido constatar que hubiera chicles pegados en las superficies de pisada ni que los elementos menores de suciedad fueran resbaladizos. La superficie estriada de las superficies de pisada garantiza una resistencia particular al deslizamiento. Las escalerillas de este tipo son utilizadas constantemente en el aeropuerto de Viena-Schwechat. En el aeropuerto de Viena-Schwechat no se dispone de escalerillas cubiertas. Se trata de un equipamiento certificado y examinado por el TÜV [servicio de inspección técnica].

En el momento del desembarque, AK se adelantó llevando en cada mano una maleta con ruedas como equipaje de mano. En su mano derecha, la demandante llevaba su bolso de mano, mientras que subido al brazo izquierdo llevaba a su hijo. En el tercio inferior de la escalerilla AK casi llegó a caerse, pero logró evitarlo. La demandante observó ese incidente, cayéndose a continuación aun así ella misma en el mismo sitio en que su marido casi se cae, impactando con el antebrazo izquierdo en el borde de un escalón. Ni AK ni la demandante utilizaron el pasamanos. Con ocasión de la caída, la demandante sufrió una fractura del antebrazo izquierdo y un hematoma en los glúteos. No fue posible determinar por qué la demandante sufrió la caída.

La **demandante** reclama el pago de la cantidad de 4 675,- euros, más un 4 % de intereses a partir del 10 de agosto de 2019, argumentando, en esencia, que la escalerilla era tan lisa que antes de ella su esposo ya se resbaló y sufrió una caída de varios escalones, aunque no se lesionó. Afirma que ella observó ese incidente y, por ese motivo, se subió al brazo izquierdo a su hijo de dos años, para que este no se resbalara. A continuación, descendió los escalones con mucho cuidado. A pesar de ello se resbaló a la misma altura o en el mismo escalón en que previamente ya se había resbalado su esposo. Aduce que, en consecuencia, la escalerilla puesta a disposición por la demandada, no satisfizo en ningún caso la obligación contractual impuesta a la demandada de proteger a los pasajeros y de proveer seguridad en los desplazamientos, puesto que, a pesar de proceder con especial cuidado, se produjo el resbalón controvertido. Alega que, a pesar de la meteorología húmeda con llovizna, la demandada puso a disposición una escalerilla sin techo que a causa de la humedad ya presentaba un riesgo de deslizamiento incrementado. A esto se suma, en su opinión, que el escalón en que se resbaló estaba aceitoso/pringoso. Argumenta que con la celebración de un contrato de transporte nace la obligación accesoria del operador de un medio de transporte de garantizar la seguridad de los clientes y de preservar su integridad física. Aduce que, según reiterada jurisprudencia, los deberes de protección y de diligencia en cuestión también se refieren a mantener las entradas o salidas de los medios de transporte en un estado que permita su utilización sin peligro por los pasajeros. Entiende que la demandada no cumplió estas obligaciones. Señala que el estándar habitual en los desembarques aéreos al aire libre exige que se pongan a disposición escalerillas cubiertas y que estas, en cualquier caso, no presenten un estado pringoso/resbaladizo. Aduce que, en consecuencia, la demandada es responsable del daño sufrido por cualquier título imaginable y, con arreglo al

artículo 1298 del Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil austriaco; en lo sucesivo, «ABGB»), deberá aportar la prueba de la inexistencia de culpa que alega. Pretende obtener una indemnización razonable en concepto de *pretium doloris* por importe de 3 500,- euros, el reembolso de los gastos en servicio doméstico por un importe total de 75 horas, a 15,- euros por hora, es decir, 1 125,- euros, y de 50,- euros en concepto de otros gastos.

La **demandada** se opone a la pretensión de la demanda, solicita la desestimación de la demanda y aduce, en resumen, que las superficies de pisada de las escalerillas se encuentran estriadas o agujereadas, lo que permite una evacuación rápida del agua y que de este modo se garantiza casi de inmediato el estado seco de las superficies de pisada. Aduce que el uso de este tipo de escalerillas reduce el riesgo de deslizamiento. En su opinión, las escalerillas y las superficies de pisada estaban en perfecto estado técnico y tampoco eran superficies lisas. Sostiene que no se le puede imputar un incumplimiento de las obligaciones contractuales de protección o de diligencia, ni una responsabilidad delictual. Además, afirma que ni ella ni el aeropuerto de Viena actuaron de manera culposa o ilícita. A su juicio, en cualquier caso cabía razonablemente exigir a la demandante que usara los pasamanos de la escalerilla, máxime cuando ya se había percatado de que su marido casi se cae. No puede excluirse que la caída se haya producido precisamente también por el hecho de haber llevado a su hijo en brazos. Aduce que ella (la demandada) tampoco incumplió obligaciones contractuales accesorias. La demandante pudo utilizar la escalerilla sin riesgo. Expone que, a pesar de las indicaciones y el asesoramiento médico, la demandante renunció a recibir tratamiento médico inmediato en un hospital cercano. En lugar de ello, retornó a Linz, donde, al parecer, no se presentó para recibir tratamiento hasta la noche del 30 de mayo de 2019. Considera que no cabe excluir que por el retraso en el tratamiento se hayan agravado las lesiones de la demandante o que solo por ello hayan aparecido con la intensidad reclamada. De este modo, la demandante incumplió la obligación de minorar el daño que le incumbe.

Mediante la **sentencia** recurrida, el Bezirksgericht Schwechat, que conoció del asunto en primera instancia, desestimó la demanda en su totalidad. Partiendo de los hechos probados y expuestos en lo que antecede, llegó a la conclusión, desde el punto de vista jurídico, de que en virtud del artículo 1295, apartado 1, del ABGB la ilegalidad podía resultar del incumplimiento de una obligación contractual o extracontractual. Consideró que para determinar las obligaciones contractuales ha de atenderse al acuerdo concreto. Es ilegal tanto el incumplimiento de las obligaciones principales como el de las obligaciones accesorias (protección, diligencia, información). Expuso que con la celebración de un contrato de transporte aéreo se genera, para los operadores de una compañía aérea, la obligación contractual de garantizar la seguridad de los pasajeros aéreos. Esta obligación contractual accesoria comprende también garantizar el embarque en la aeronave y el desembarque de ella sin riesgo. No obstante, según reiterada jurisprudencia, las obligaciones de seguridad en los desplazamientos no deben exagerarse hasta el punto de traducirse, en la práctica, en una responsabilidad no prevista por la ley e independiente de la culpa. Por tanto, el deudor de la seguridad

en los desplazamientos solo está obligado a adoptar aquellas medidas que le sean razonablemente exigibles según la percepción del general. En cualquier caso, al utilizar superficies especialmente antideslizantes se cuidó suficientemente de que no se produjeran lesiones a las personas que se desplazan. No se puede exigir la puesta a disposición de escalerillas cubiertas. Por consiguiente, la demandada no incumplió ninguna obligación de garantizar la seguridad en los desplazamientos. En cualquier caso, a todos los peatones se les exige que miren por dónde andan. Tras haber observado, antes de su caída, cómo su marido llegaba casi a caerse en un punto concreto, la demandante manifiestamente no adoptó ninguna medida para evitar su propia caída. Se le podía exigir razonablemente detenerse un momento y utilizar el pasamanos. También le habría sido posible recurrir a la ayuda de su marido. Omitir el uso del pasamanos, cuando ya había identificado el riesgo, debe considerarse un caso de culpa propia predominante.

Contra dicha sentencia, la demandante interpuso **recurso de apelación** ante el órgano jurisdiccional remitente en el que solicita la modificación de la sentencia recurrida en el sentido de que se estime la demanda. La apelante alega esencialmente que la responsabilidad de la demandada ya resulta del mero hecho de no utilizar escalerillas cubiertas. Afirma que esta no ha aportado la prueba de descargo que le incumbe. Sostiene que para la demandante tampoco era previsible que la escalerilla fuera tan resbaladiza que, a pesar de un caminar particularmente prudente, se produciría una caída. En consecuencia, en su opinión tampoco hay motivo para apreciar una concurrencia de culpas.

En su **contestación al recurso de apelación**, la demandada opone, en esencia, que no se le puede exigir la puesta a disposición de una escalerilla cubierta. Argumenta que no incumplió ninguna obligación de garantizar la seguridad en los desplazamientos por el hecho de utilizar una escalerilla sin techo. Entiende que las obligaciones de garantizar la seguridad en los desplazamientos no deben ser exageradas, sino que deben limitarse a lo razonablemente exigible.

El órgano jurisdiccional remitente, en su condición de **tribunal de apelación**, debe decidir en segunda y última instancia acerca de las reclamaciones de la demandante.

[Aspectos jurídicos procesales] [omissis] [omissis]

[omissis]

Por lo que respecta a las **cuestiones prejudiciales**, procede señalar de entrada que tanto el órgano jurisdiccional de primera instancia como las partes han obviado en este asunto que la responsabilidad de la demandada debe apreciarse a la luz del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal; en lo sucesivo, «CM»). La aplicación de dicho Convenio se debe al hecho de que el lugar de partida y el de destino del vuelo se encuentran en diferentes Estados contratantes (Grecia y Austria), por lo

que existe una operación de transporte internacional, en el sentido del artículo 1 del CM.

El CM fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de esta por la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001. Por lo tanto, forma parte del ordenamiento jurídico de la Unión, con lo que el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse sobre su interpretación (sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-6/14, apartado 33 [*omissis*]).

Sobre la primera cuestión prejudicial:

A tenor del artículo 17, apartado 1, del CM, 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.

De conformidad con esta disposición, el transportista será responsable hasta el límite máximo de responsabilidad, con arreglo al artículo 21, apartado 1, del CM —que en el presente recurso no se alcanza— independientemente de su culpa, pudiendo oponer a su responsabilidad únicamente una excepción de concurrencia de culpas, con arreglo al artículo 20 del CM.

La condición de responsabilidad exigida por el artículo 17, apartado 1, del CM, es la existencia de unos daños corporales (fallecimiento o lesiones) causados por un «accidente»; el accidente debe ser una *conditio sine qua non* del daño. Por lo tanto, con arreglo al tenor del Convenio lo determinante es la existencia de un «accidente». Ni el CM ni el anterior Convenio de Varsovia (en lo sucesivo, «CV») contienen una definición de este concepto. Con arreglo a la jurisprudencia elaborada en relación con el CV, se trata de un acontecimiento causado por un factor externo y repentino que produce la muerte o lesión del pasajero. El afectado sufre en sí mismo un daño inesperado [*omissis*].

En el presente asunto, la demandante sufrió una lesión en su cuerpo debido a que, durante el desembarque, en el tercio inferior de la escalerilla móvil, se cayó por una causa no identificable y encontrándose la escalera en perfectas condiciones. Es dudoso si dicho acontecimiento está comprendido en el concepto de «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del CM.

En su sentencia de 19 de diciembre de 2019, recaída en el asunto C-532/18, el Tribunal de Justicia expuso lo siguiente:

Como no se ofrece ninguna definición del concepto de «accidente» en el CM, hay que remitirse al sentido ordinario de este concepto en el contexto en el que se inscribe y a la luz del objeto y la finalidad que persigue dicho Convenio.

El sentido ordinario que se atribuye al concepto de «accidente» es el de un acontecimiento involuntario perjudicial imprevisto.

Supeditar la responsabilidad de la compañía aérea al requisito de que el daño se derive de la materialización de un riesgo típico de la aviación o de que exista una relación entre el «accidente» y la explotación o el movimiento de la aeronave no es conforme ni con el sentido ordinario del concepto de «accidente», contemplado en el artículo 17, apartado 1, del CM, ni con los objetivos que este persigue. Para evitar que se imponga a las compañías aéreas una carga de reparación excesiva, no es necesario limitar la obligación de reparación que incumbe a las compañías aéreas solo a los accidentes vinculados a un riesgo típico de la aviación. En efecto, estas compañías pueden excluir o limitar su responsabilidad (apartados 34, 35, 41 y 42). En términos generales, el Tribunal de Justicia concluyó en la referida sentencia que el concepto de «accidente», a efectos de dicha disposición (artículo 17, apartado 1, del CM), comprende todas las situaciones que se producen a bordo de una aeronave 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 derivan de un riesgo típico de la aviación.

Según el artículo 17, apartado 1, del CM, citado al principio, lo mismo debe aplicarse en situaciones que, como en el caso de autos, se hayan producido con ocasión del embarque en la aeronave o del desembarque de ella.

No obstante, la presente situación se distingue de la que dio lugar a la sentencia en el asunto C-532/18 en la medida en que, en el caso de autos, la caída y, por tanto, la lesión de la demandante no se causaron por un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros y, por lo demás, tampoco hay causas que permitan imputar la responsabilidad a la demandada, pues, en particular, no había un estado defectuoso de la escalerilla ni un incumplimiento de las obligaciones de diligencia o de garantizar la seguridad en los desplazamientos.

Sobre la segunda cuestión prejudicial:

El artículo 20 del CM establece que, si la compañía aérea prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él, la compañía aérea quedará exonerada, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto a dicho pasajero.

En el presente asunto, pese a que la demandante observó la «casi caída» de su esposo, omitió agarrarse al pasamanos. Como consecuencia de ello no pudo amortiguar la caída. De este modo, la propia demandante al menos contribuyó a su caída. Habida cuenta de que la escalerilla estaba en perfectas condiciones y de que no presentaba, por tanto, daños o defectos ni era resbaladiza, y de que las lesiones de la demandante tampoco fueron causadas por un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros y, en consecuencia, no hay causas de imputación a la demandada o son solo subordinadas frente a la propia culpa de la demandante (con independencia de que la caída se produjera durante el desembarque de una

aeronave), también se suscita la cuestión de si la culpa concurrente de la demandante relega a un segundo plano una posible responsabilidad de la demandada —a la que no se le pueden imputar faltas de diligencia o incumplimientos de la obligación de garantizar la seguridad en los desplazamientos— con arreglo al artículo 17, apartado 1, del CM, de modo tal que se produce una exoneración de la responsabilidad.

Dado que en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, por lo que aprecia el órgano jurisdiccional remitente, aún no se han aclarado definitivamente estas cuestiones, procede plantearlas al Tribunal de Justicia de la Unión Europea con carácter prejudicial.

[*omissis*]