

# Versión anonimizada

Traducción

C-70/20 – 1

## Asunto C-70/20

### Petición de decisión prejudicial

**Fecha de presentación:**

12 de febrero de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria)

**Fecha de la resolución de remisión:**

30 de enero de 2020

**Recurrente en casación:**

YL

**Recurrida en casación:**

Altenrhein Luftfahrt GmbH

---

El Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) [omissis] en el asunto entre la parte demandante YL, [Austria], [omissis] contra la parte demandada Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien [Austria] [omissis], por un importe de 68 858 euros, más intereses y gastos, y una pretensión declarativa (cuantía del litigio: 5 000 euros), en el marco del procedimiento relativo al recurso de casación interpuesto por la demandante contra la sentencia del Oberlandesgericht Wien (Tribunal Superior Regional de Viena) como órgano jurisdiccional de apelación de 29 de abril de 2019 [omissis], por la que se confirmó la sentencia del Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena) de 23 de enero de 2019 [omissis], [omissis] ha adoptado la siguiente

Resolución

[...]

I. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, la siguiente cuestión prejudicial:

¿Un aterrizaje duro, pero todavía en el rango de funcionamiento normal de la aeronave, que provoca la lesión de un pasajero, constituye un accidente en el sentido del 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, 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?

II. [Suspensión del procedimiento] *[omissis]*

Fundamentos:

1. Hechos:

El 20 de marzo de 2014, la demandante era pasajera de un vuelo de Viena con destino a San Galo/Altenrhein (Suiza), efectuado por la demandada. Con ocasión del aterrizaje, el registrador de vuelo grabó una carga vertical de 1,8 g. Un aterrizaje así, subjetivamente puede percibirse como duro. Sin embargo, habida cuenta asimismo de un margen de tolerancia a efectos de medición, desde un punto de vista aeronáutico, se situaba (aún) en el rango de funcionamiento normal de la aeronave, que, según las especificaciones del fabricante de la misma, llega hasta una carga de 2 g. No se ha podido establecer ninguna mala conducta por parte del piloto. Desde un punto de vista aeronáutico y debido a su emplazamiento alpino, en el aeropuerto de San Galo/Altenrhein un aterrizaje más bien duro es más seguro que un aterrizaje demasiado suave.

2. Alegaciones y pretensiones de las partes:

La demandante afirma haber sufrido una hernia discal durante el aterrizaje y solicita una indemnización de daños y perjuicios con base en el artículo 17 del Convenio de Montreal (en lo sucesivo, «CM»). Argumenta que el aterrizaje «duro» es un accidente en el sentido del artículo 17 del CM.

La demandada objeta que el aterrizaje tuvo lugar dentro del rango de funcionamiento normal de la aeronave. Considera que se trata, por tanto, de un acontecimiento típico ocurrido durante un vuelo y no de un accidente en el sentido del artículo 17 del CM.

### 3. Resumen del procedimiento hasta la fecha:

El órgano jurisdiccional de primera instancia desestimó la demanda. Consideró que la responsabilidad prevista en el artículo 17 del CM está supeditada a la existencia de un accidente que solo podrá suponerse en el caso de un «aterrizaje extraordinariamente duro», que no se produjo en el presente caso. Los acontecimientos típicos de un transporte aéreo, entre los que figuran un aterrizaje duro o un frenado fuerte, no justifican esta responsabilidad, ya que el pasajero aéreo (al parecer se refiere a: un pasajero aéreo típico) conoce tales acontecimientos y cuenta con ellos.

El órgano jurisdiccional de apelación confirmó dicha decisión. Consideró que ciertamente, con carácter excepcional, un aterrizaje duro también puede constituir un accidente en el sentido del artículo 17 del CM. Afirmó que esto requiere, sin embargo, que se sobrepasaran claramente los límites de carga del tren de aterrizaje y de las piezas de carga establecidos por el fabricante. Concluyó que un aterrizaje dentro del funcionamiento habitual, como en el caso de autos, excluye la hipótesis de un accidente.

El Oberster Gerichtshof debe pronunciarse sobre un recurso de casación interpuesto por la demandante contra dicha sentencia. Continúa defendiendo que hubo un accidente que da lugar a la responsabilidad de la demandada. De ser así, el Oberster Gerichtshof debería anular las resoluciones de las instancias inferiores. En ese caso, el órgano jurisdiccional de primera instancia debería pronunciarse sobre la cuestión de si la hernia discal de la demandante fue efectivamente causada por el aterrizaje. Esta cuestión no ha sido examinada hasta ahora, pues las instancias inferiores han negado la responsabilidad de la demandada por el mero hecho de la inexistencia de un accidente.

### 4. Fundamentos jurídicos:

4.1. La responsabilidad de la demandada debe apreciarse con arreglo al Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal). La aplicación de dicho Convenio se debe al hecho de que el lugar de partida y de destino del vuelo se encontraban en diferentes Estados contratantes (Austria y Suiza), por lo que existe transporte internacional, en el sentido del artículo 1 del CM.

4.2. El Convenio de Montreal 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 *Wucher Helicopter GmbH*, C-6/14).

4.3. La interpretación del artículo 17, apartado 1, del CM es controvertida:

*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. El artículo 17 del CM se corresponde, en esencia, con el artículo 17 del *Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional*, de modo que a efectos interpretativos se puede continuar recurriendo a la jurisprudencia relativa a esta disposición.

#### 5. Fundamentación de la remisión prejudicial:

5.1. 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, es decisiva la existencia de un «accidente». Este término no aparece definido en el Convenio. La cuestión que se plantea es si comprende un aterrizaje «duro» pero que (aún) se realiza en el «rango del funcionamiento habitual». Ello significa que la carga del tren de aterrizaje y de las piezas de carga no supere aquellos límites que, según las especificaciones del fabricante, harían necesaria una inspección técnica de la aeronave. En este marco, la Sala entiende por «duro» un aterrizaje que, a diferencia de lo que sucede en el caso de un aterrizaje «suave», no es absorbido en su mayor parte por el tren de aterrizaje de la aeronave y que el pasajero siente con claridad.

5.2. El Tribunal de Justicia ha establecido en la sentencia en el asunto GN, C-532/18, apartado 34, que, para el concepto de «accidente», hay que remitirse a su «sentido ordinario». Consideró que se trata de un «acontecimiento involuntario perjudicial imprevisto» («*un évènement involontaire dommageable imprévu*»). Esta redacción parece indicar que depende de la previsibilidad del acontecimiento por el pasajero («*imprévu*», no «*imprévisible*»). La Supreme Court (Tribunal Supremo) estadounidense se expresa en un sentido similar al del Tribunal de Justicia. Entiende por «accidente» un «unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger», es decir, un evento o acontecimiento inesperado o inusual de origen externo (Air France contra Saks [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Al menos atendiendo a esta redacción («o») será suficiente que el acontecimiento haya sido inesperado, sin

que sea necesario que además sea inusual. Parece que en la misma dirección nos llevan las resoluciones del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania), que se refieren (únicamente) al «carácter repentino» del acontecimiento [*omissis*].

Estas redacciones podrían entenderse en el sentido de que no depende de que objetivamente el acontecimiento dañoso sea imprevisible o inusual, sino únicamente de que ese acontecimiento tuviera un origen externo, se produjera repentinamente y el pasajero no contara con él (véase *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, apartado 14: «It is important to bear in mind that the “unintended and unexpected” quality of the happening in question must mean “unintended and unexpected” from the viewpoint of the victim of the “accident”. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the accident and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.»)

Por tanto, atendiendo a esta interpretación (amplia), únicamente no existiría un accidente cuando el daño ha sido causado por el funcionamiento normal de la aeronave, sin que se produjera un acontecimiento repentino y sorprendente para el pasajero. Así sucede, en particular, cuando la presión ordinaria en la carlinga causa daños [*Air France v. Saks*: Pérdida de audición; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: Trombosis]. En cambio, incluso las turbulencias de intensidad ligera o media, que, como tales, ni son inusuales ni imprevisibles, pueden calificarse también de accidente si causan daños [*omissis*]. Lo mismo debería ser aplicable también a un aterrizaje duro que, como aquí sucede, se sitúa (todavía) en el rango de funcionamiento normal de la aeronave, si bien se produce de un modo repentino e inesperado y provoca una lesión corporal (según las afirmaciones de la demandante, que aún deben ser examinadas].

5.3. En cambio, sobre todo en la jurisprudencia francesa se atiende al carácter imprevisible del acontecimiento (Cour de cassation [Tribunal de Casación, Francia] [*omissis*]: «*évènement extérieur, soudain et imprévisible*»). Por tanto, debería tratarse no solo de un acontecimiento de origen externo («*extérieur*»), repentino («*soudain*») e inesperado desde el punto de vista del pasajero, sino también de un acontecimiento imprevisible («*imprévisible*»), es decir, un acontecimiento objetivamente inusual. En ese sentido, no procedería reparar los daños resultantes de acontecimientos que forman parte del funcionamiento normal y previsible de la aeronave (véanse, en efecto, en este sentido, las conclusiones presentadas por el Abogado General Saugmandsgaard, en el asunto C-532/18, punto 44, que, no obstante, interpreta también en este sentido tanto la jurisprudencia estadounidense como la alemana).

En la doctrina en lengua alemana se defienden asimismo posiciones similares: No pueden dar lugar a responsabilidad los acontecimientos típicos, relacionados con el funcionamiento y aceptados. Por tanto, un aterrizaje duro solo debería calificarse de accidente si se superan claramente los límites de carga establecidos por el fabricante para el tren de aterrizaje y las piezas de carga [omissis].

En este sentido, la District Court for the Southern District of New York [omissis] y el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania) [omissis] decidieron que la compañía aérea no es responsable en el marco de un «aterrizaje rutinario» (District Court) o de un aterrizaje «dentro aún de los límites de lo normal» (Landgericht).

5.4. Este último planteamiento se basa manifiestamente en la valoración de que los acontecimientos que (aún) forman parte del funcionamiento normal de una aeronave no causan típicamente lesiones corporales, ni siquiera cuando se producen de manera repentina e inesperada. Este es el caso, en particular, de los aterrizajes «duros» (véase *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [omissis]: «[...] airplanes are not as strong as people — meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.») Si, no obstante, se produce una lesión, normalmente habrá una predisposición particular del pasajero que se suma al acontecimiento como causa adicional del daño. Esta predisposición no formaría parte de los riesgos de la compañía aérea (en este sentido, más en general, el Abogado General Saugmandsgaard, asunto C-532/18, punto 44).

6. El Oberster Gerichtshof estima que este planteamiento es, en principio, preferible. Ciertamente, conduce a que los límites establecidos por el fabricante de la aeronave determinen indirectamente la interpretación del concepto de «accidente». No obstante, genera un justo equilibrio entre los intereses del pasajero y los de la compañía aérea, evita la responsabilidad ilimitada (véase el asunto C-532/18, apartado 37) y, por otra parte, al fundarse en valores límite concretos, aporta la ventaja de la simplicidad. Sin embargo, por las razones expuestas anteriormente, no estamos ante un acto claro. Por lo tanto, como órgano jurisdiccional de última instancia, el Oberster Gerichtshof está obligado a remitir una petición de decisión prejudicial.

II. [Información de Derecho procesal] [omissis]

[Firmas] [omissis]