

Asunto C-500/20**Petición de decisión prejudicial****Fecha de presentación:**

6 de octubre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal,
Austria)**Fecha de la resolución de remisión:**

6 de agosto de 2020

Demandante y recurrida:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Demandada y recurrente:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

En el asunto de la parte demandante Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [omissis] Múnich, Alemania, [omissis] contra la parte demandada ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [omissis] Viena [omissis] por una cuantía de 639 110 euros, más intereses y gastos, en el marco del procedimiento relativo al recurso interpuesto por la demandada contra la resolución del Oberlandesgericht Wien (Tribunal Superior Regional de Viena) como órgano jurisdiccional de apelación de 29 de julio de 2019, [omissis] por la que, en virtud del recurso de apelación interpuesto por la demandante, se anuló la sentencia parcial del Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena) de 1 de abril de 2019 [omissis], [omissis] el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) [omissis] 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) ¿Es competente el Tribunal de Justicia de la Unión Europea para interpretar las Reglas uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril (CUI — Apéndice E del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril [COTIF])?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial:

¿Debe interpretarse el artículo 8, § 1, letra b), de las CUI en el sentido de que la responsabilidad del gestor por daños materiales que allí se establece comprende también los gastos ocasionados al transportista al tener que sustituir sus locomotoras averiadas por otras alquiladas?

3) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial y negativa a la segunda cuestión prejudicial:

¿Deben interpretarse los artículos 4 y 19, § 1, de las CUI en el sentido de que las partes contractuales pueden extender válidamente su responsabilidad con una remisión general al Derecho nacional cuando el alcance de la responsabilidad según dicha normativa es, en efecto, mayor, pero, a diferencia de la responsabilidad objetiva establecida en las CUI, exige culpa para incurrir en responsabilidad?

II. [omissis] [Suspensión del procedimiento]

Fundamentos:

1. **A. Hechos**

2. La demandante es una empresa privada de transporte ferroviario con domicilio social en Alemania. En particular, pone a disposición de sus clientes locomotoras para efectuar el transporte combinado no acompañado y otros tipos de transporte.
3. La demandada es una empresa de infraestructura ferroviaria austriaca y opera, entre otras, la infraestructura ferroviaria en el ámbito de la estación ferroviaria de Kufstein en Austria.
4. En diciembre de 2014 los litigantes celebraron un contrato de uso de la infraestructura ferroviaria de la demandada para el transporte internacional en virtud del cual la demandante está autorizada a utilizar la infraestructura ferroviaria puesta a disposición por la demandada a cambio de una remuneración, de conformidad con el respectivo acuerdo de surcos ferroviarios. De dicho contrato son parte integrante las condiciones generales de contratación del contrato de uso de la infraestructura de la demandada (en lo sucesivo, «CGC»).
5. En el punto 20, apartado 1, titulado «Responsabilidad», disponen lo siguiente:

«La responsabilidad de las partes contratantes se regirá por las disposiciones legales y las del Derecho internacional, en particular por las previstas en el

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil austriaco; en lo sucesivo, «ABGB»), el Unternehmensgesetzbuch (Código de Comercio austriaco; en lo sucesivo, «UGB»), la Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (Ley de responsabilidad civil obligatoria del automóvil y del ferrocarril; en lo sucesivo, «EKHG») y las CUI, siempre que en las presentes CGC no se establezcan normas distintas.»

6. En el punto 34 de las CGC se precisa que el contrato se rige por el Derecho austriaco, con exclusión de las normas de remisión de la Gesetz über das internationale Privatrecht (Ley de Derecho internacional privado; en lo sucesivo, «IPRG»), así como de la normativa de las Naciones Unidas sobre compraventa.
7. El 15 de julio de 2015, en la estación ferroviaria de Kufstein descarriló un convoy de la demandante que estaba compuesto por seis locomotoras, resultando dañadas dos locomotoras de la demandante. Las locomotoras dañadas no estuvieron disponibles durante la reparación, de modo que la demandante las reemplazó alquilando dos locomotoras. Esto causó gastos a la demandante.

8. **B. Alegaciones de las partes**

9. En la medida en que es relevante en el marco del procedimiento de recurso ante el Oberster Gerichtshof, la **demandante** reclama a la parte demandada la cantidad de 629 110 euros, más intereses y gastos, en concepto de gastos de alquiler de las locomotoras de reemplazo alquiladas a causa del accidente. Aduce que el accidente se debió a la defectuosidad (que expone en detalle) de la infraestructura ferroviaria puesta a disposición por la demandada. Afirma que la demandada incumplió de manera antijurídica y culposa sus obligaciones debidas en materia de fabricación, verificación, mantenimiento, conservación y reparación de los raíles, previstas por la normativa ferroviaria. Alega que los gastos de alquiler con fines de reemplazo deben considerarse daños materiales en el sentido del artículo 8, § 1, letra b), de las CUI.
10. La **demandada** objeta, a este respecto, que la infraestructura ferroviaria no era defectuosa. Sostiene que la causa del accidente fue un gancho de tracción desprendido de la locomotora descarrilada que ya antes del descarrilamiento había soportado una carga excesiva, lo que es culpa de la demandante. Alega que la [demandante] reclama un perjuicio puramente patrimonial que no puede ser reparado en virtud de las normas aplicables de las CUI.

11. **C. Resumen del procedimiento hasta la fecha**

12. Mediante sentencia parcial el **órgano jurisdiccional de primera instancia** desestimó la pretensión de la demanda por importe de 629 110 euros, más intereses y gastos. Consideró que, en virtud de su artículo 19, § 1, las Reglas uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril (en lo sucesivo, «CUI»), como único régimen de responsabilidad, excluían todos los demás regímenes de responsabilidad del Derecho nacional. En su opinión, la definición de «daño material» que figura en el

artículo 8, § 1, letra b), de las CUI se limita a la destrucción o avería de los bienes muebles e inmuebles. Entiende que, en cambio, los gastos de alquiler reclamados son un perjuicio puramente patrimonial que no está cubierto ni por el artículo 8, § 1, letra b), ni por el artículo 8, § 1, letra c), de las CUI y, por tanto, no puede ser reparado. Apreció que el punto 20 de las CGC no es un convenio contemplado en el artículo 8, § 4, de las CUI, del que resulte la responsabilidad de la demandada en virtud de las normas nacionales.

13. El **órgano jurisdiccional de apelación** anuló la sentencia parcial del órgano jurisdiccional de primera instancia y le devolvió el asunto para que resolviera de nuevo después de haber completado el procedimiento. Consideró que el concepto de «daños materiales» utilizado para regular la responsabilidad en el artículo 8, § 1, letra b), de las CUI debe entenderse en sentido amplio y engloba también un «daño material derivado», como los gastos de alquiler reclamados en el presente asunto.
14. El Oberster Gerichtshof debe resolver el recurso de la demandada contra la resolución revocatoria del tribunal de apelación.
15. El Oberster Gerichtshof resuelve suspender el procedimiento de recurso y remitir al Tribunal de Justicia las cuestiones del Derecho de la Unión necesarias para la resolución del litigio.
16. **D. Derecho internacional aplicable**

El Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril de 9 de mayo de 1980 (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires; en lo sucesivo, «COTIF») incluye siete apéndices que forman parte integrante del Convenio, entre los que se encuentran las Reglas uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril (en lo sucesivo, «CUI»; Apéndice E del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril [COTIF]). Las disposiciones de las CUI pertinentes en el presente asunto tienen el siguiente tenor:

«Artículo 4. Derecho vinculante.

Salvo cláusula en contrario establecida en las presentes Reglas uniformes, será nula y no producirá efecto alguno cualquier estipulación que, directa o indirectamente, haga excepción de estas Reglas uniformes. La nulidad de tales estipulaciones no supondrá la nulidad de otras disposiciones del contrato. No obstante las partes en el contrato podrán asumir una responsabilidad y obligaciones mayores que las previstas en las presentes Reglas uniformes, o establecer un importe máximo de indemnización para los daños materiales.

[...]

Artículo 8. Responsabilidad del gestor.

§ 1 El gestor será responsable:

- a) de los daños corporales (muerte, lesiones o cualquier otro daño a la integridad física o psíquica),
- b) de los daños materiales (destrucción o avería de los bienes muebles e inmuebles),
- c) de los daños pecuniarios que resulten de los daños y perjuicios debidos por el transportista en virtud de las Reglas uniformes CIV y de las Reglas uniformes CIM,

causados al transportista o a sus auxiliares durante el tiempo de utilización de la infraestructura y que tengan su causa en dicha infraestructura.

[...]

§ 4 Las partes en el contrato podrán convenir cuándo y en qué medida el gestor será responsable de los daños causados al transportista por un retraso o por una perturbación en la explotación.

[...]

Artículo 9. Responsabilidad del transportista.

[...]

Artículo 19. Otras acciones.

§ 1 En todos los casos en que se apliquen las presentes Reglas uniformes, no se podrá ejercer contra el gestor o contra el transportista ninguna acción de responsabilidad, por cualquier causa que sea, si no es bajo las condiciones y límites establecidos en estas Reglas uniformes.

[...]»

17. E. Derecho nacional

18. Los artículos 1293 y siguientes del ABGB establecen una responsabilidad por daños en función de la culpa del causante del daño. En el seno de una relación contractual, como la que aquí existe, incumbe al deudor probar que en el incumplimiento de sus obligaciones contractuales no ha incurrido en culpa (artículo 1298 del ABGB). El deudor responde de la culpa de sus auxiliares (artículo 1313a del ABGB). Con la condición (aún no constatada) de que haya una culpa imputable a la demandada, los gastos de alquiler de las locomotoras de reemplazo que se han reclamado son reembolsables con arreglo al Derecho nacional.

19. F. Motivación de las cuestiones prejudiciales

20. 1. Sobre la primera cuestión prejudicial:
21. A tenor del artículo 1 del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999, la Unión se adhiere al Convenio en las condiciones establecidas en dicho Acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 del Convenio (DO 2013, L 51, p. 8).
22. Dicho Acuerdo fue aprobado en nombre de la Unión con arreglo al artículo 1 de la Decisión del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma y a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO 2013, L 51, p. 1).
23. A tenor del anexo I (Declaración de la Unión Europea sobre el ejercicio de competencias) de dicha Decisión del Consejo, en el sector ferroviario, la Unión Europea comparte la competencia con los Estados miembros de la Unión en virtud de los artículos 90 y 91, en relación con el artículo 100, apartado 1, y los artículos 171 y 172 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Conforme a la legislación de la Unión, la Unión ha adquirido la competencia exclusiva en materia de transporte ferroviario en los ámbitos en los que el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, una vez modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (denominado en lo sucesivo «el Convenio») o los instrumentos jurídicos adoptados en aplicación del mismo puedan afectar a estas normas de la Unión existentes o alterar el alcance de las mismas. En las materias reguladas por el Convenio sobre las que la Unión tiene competencia exclusiva, los Estados miembros no tienen competencia. En los casos en los que existen normas de la Unión pero estas no se ven afectadas por el Convenio o por los instrumentos jurídicos adoptados con arreglo a este, la Unión comparte con los Estados miembros la competencia en materias relacionadas con el Convenio (DO 2013, L 51, p. 3).
24. Se trata, pues, de un acuerdo mixto, aunque de la Declaración de la Unión Europea no se desprende con toda claridad en qué ámbitos del COTIF la Unión asume una competencia exclusiva y en cuáles asume una competencia compartida con los Estados miembros.
25. La doctrina califica la competencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en materia de peticiones de decisión prejudicial acerca de convenios mixtos de poco clara [*omissis*]. Es cierto que en este caso concreto parece lógica una competencia plena, pues la Unión, al menos según la declaración que ha hecho, en principio es competente para todos los ámbitos del Convenio y las dudas se

refieren solamente al alcance de la competencia exclusiva. No obstante, habida cuenta de las dudas expresadas por la doctrina, no hay una certeza plena de que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea sea efectivamente competente en el presente asunto. A este efecto, nada se puede deducir de su sentencia en el asunto C-261/15, Demey, dado que en ese asunto el Tribunal de Justicia interpretó las CIV (apéndice A del COTIF), cuya aplicación, sin embargo, fue ordenada por el Reglamento (CE) n.º 1371/2007, de modo que no cabía duda alguna de la existencia de un acto del Derecho de la Unión y, por tanto, de un acto de una institución en el sentido del artículo 267 TFUE. Pues bien, no es este el caso de las CUI.

26. 2. Sobre la segunda cuestión prejudicial:
27. Es cierto que los gastos de alquiler de las locomotoras de reemplazo alquiladas como consecuencia de la avería causada a las locomotoras no constituyen en sí mismos «daños materiales» que consistan en la «destrucción o avería de los bienes muebles e inmuebles» [artículo 8, § 1, letra b), de las CUI]. No obstante, dichos gastos están tan estrechamente ligados al daño causado a las locomotoras de la demandante que, como ya hizo el órgano jurisdiccional de apelación, podrían ser considerados un «daño material derivado». Por lo tanto, no está claro si los gastos de alquiler reclamados son indemnizables a tenor de la disposición antes citada.
28. 3. Sobre la tercera cuestión prejudicial:
29. Si el Tribunal de Justicia considera que los gastos de alquiler reclamados no están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 8, § 1, letra b), de las CUI, se suscita la tercera cuestión prejudicial. En caso de respuesta afirmativa, en el presente procedimiento deberá examinarse la responsabilidad por culpa con arreglo al ABGB. En caso de respuesta negativa, la pretensión carecerá de fundamento. Por tanto, tiene una relevancia decisiva, si
30. a) la remisión general a un texto legal nacional en realidad puede admitirse como un convenio en sentido contrario a los efectos del artículo 4 de las CUI, y
31. b) en tal caso, si procede efectivamente considerar que se asume una responsabilidad mayor, en el sentido del artículo 4 de las CUI, cuando dicho texto legislativo es más exigente en cuanto al fundamento de la responsabilidad (aquí, debido al requisito de culpa) que el Convenio, pero establece derechos más amplios en caso de apreciarse la responsabilidad.
32. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, parece que la segunda de estas cuestiones solo admitirá una respuesta afirmativa, si para apreciar la asunción de una mayor responsabilidad no se atiende al texto legislativo como tal, sino al resultado de su aplicación en el caso concreto. Del artículo 4 de las CUI no se desprende con claridad el acierto de esta opinión.
33. **G.** [omissis] [Procedimiento nacional]

Oberster Gerichtshof,
Viena, a 6 de agosto de 2020

[*omissis*]

DOCUMENTO DE TRABAJO