

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 6 de julio de 2023 (*)

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Convenio de Montreal — Artículo 17, apartado 1 — Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de muerte o lesión de un pasajero — Concepto de “accidente” — Primeros auxilios dispensados a raíz de un accidente producido a bordo de una aeronave que agravaron las lesiones corporales»

En el asunto C-510/21,

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 5 de agosto de 2021, recibida en el Tribunal de Justicia el 19 de agosto de 2021, en el procedimiento entre

DB

y

Austrian Airlines AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, y los Sres. M. Safjan, N. Piçarra (Ponente), N. Jääskinen 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 DB, por el Sr. L. Specht, Rechtsanwalt;
- en nombre de Austrian Airlines AG, por el Sr. A. Danner, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, J. Heitz y M. Hellmann, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun, K. Simonsson y G. Wilms y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 12 de enero de 2023;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 17, apartado 1, 29 y 35 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado, en nombre de esta, 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 DB y Austrian Airlines AG, una compañía aérea, en relación con una reclamación de indemnización presentada por DB en relación con los daños causados por los primeros auxilios que le fueron dispensados a bordo de una aeronave durante un vuelo operado por dicha compañía.

Marco jurídico

Derecho internacional

- 3 En virtud de los considerandos tercero y quinto del Convenio de Montreal:

«[Los Estados partes 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;

[...]

[L]a 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, titulado «Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje», estipula lo siguiente en su apartado 1:

«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 29, primera frase, del citado Convenio, bajo la rúbrica «Fundamento de las reclamaciones»:

«En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio [...]».
- 6 El artículo 35 de ese Convenio, titulado «Plazo para las acciones», establece lo siguiente en su apartado 1:

«El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.»

Derecho de la Unión

- 7 A tenor del artículo 3, apartado 1, 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), «la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad».

Derecho austriaco

- 8 En virtud del artículo 1489 del Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil General), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «ABGB»), el perjudicado puede ejercitar una acción de indemnización de daños y perjuicios contra el autor del daño en el plazo de tres años.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 9 El 18 de diciembre de 2016, DB viajó de Tel Aviv (Israel) a Viena (Austria) en un vuelo operado por Austrian Airlines. Durante el vuelo, una cafetera que contenía café caliente cayó del carrito utilizado para el servicio de restauración ofrecido a los pasajeros y causó quemaduras a DB. A bordo de la aeronave le fueron dispensados primeros auxilios.
- 10 El 31 de mayo de 2019, DB presentó ante el Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena, Austria) una demanda contra Austrian Airlines que tenía por objeto, por una parte, que le fuera abonada la cuantía de 10 196 euros en concepto de indemnización de daños y perjuicios y, por otra parte, que se declarara la responsabilidad de esa compañía aérea por todos los daños futuros resultantes del agravamiento de sus quemaduras como consecuencia de que los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave no habían sido adecuados. DB alegó que Austrian Airlines es responsable no solo del descuido de su personal que, en su opinión, provocó la caída de la cafetera, sino también de que los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave para el tratamiento de las quemaduras sufridas no hubiesen sido adecuados. Sostiene que, dado que esos primeros auxilios no pueden calificarse de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, se rigen por el Derecho nacional. Por consiguiente, concluye que no ha expirado el plazo de tres años para ejercitar la acción de indemnización de daños y perjuicios que persigue la indemnización de los daños causados por los primeros auxilios citados, previsto en el artículo 1489 del ABGB.
- 11 En su defensa, Austrian Airlines alegó que las lesiones sufridas por DB fueron correctamente tratadas y que, al resultar aplicable en el caso de autos el Convenio de Montreal, había expirado el plazo de dos años para ejercitar la acción de indemnización de daños y perjuicios, previsto en su artículo 35, apartado 1.
- 12 El Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena) desestimó dicha demanda mediante sentencia de 17 de junio de 2020. Esta sentencia fue confirmada en apelación mediante sentencia del Oberlandesgericht Wien (Tribunal Superior Regional de Viena, Austria) de 28 de octubre de 2020, que declaró que las lesiones sufridas por DB eran resultado de un «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, aun cuando tal vez hubiesen podido ser minimizadas, o incluso evitadas, si DB hubiera recibido unos primeros auxilios adecuados. Este último tribunal consideró, por tanto, que la acción de indemnización de daños y perjuicios ejercitada por DB estaba comprendida en el ámbito de aplicación de dicho Convenio y que, en virtud de su artículo 35, apartado 1, había expirado el plazo de dos años para ejercitarla.
- 13 DB interpuso recurso de casación contra dicha sentencia ante el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) —el tribunal remitente— alegando que los primeros auxilios dispensados a bordo de una aeronave no están comprendidos en el concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, de modo que este Convenio no es aplicable al caso de autos. Por tanto, DB aduce que la acción de indemnización de daños y perjuicios que ha ejercitado está sometida al plazo de prescripción de tres años establecido en el artículo 1489 del ABGB.

- 14 El tribunal remitente considera que la caída de una cafetera del carrito utilizado para el servicio de restauración ofrecido a los pasajeros, acaecida a bordo de una aeronave y que causó quemaduras a un pasajero, constituye un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, en los términos interpretados por la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). En cambio, se pregunta si los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave, como consecuencia de tal accidente, constituyen un hecho dañoso distinto del accidente, o si ambos acontecimientos constituyen un único «accidente», en el sentido de esa disposición.
- 15 Según el tribunal remitente, el concepto de «causalidad» que figura en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, así como el sistema y el objetivo de unificación de dicho Convenio, abogan en favor de una interpretación según la cual, en el caso de autos, la caída de la cafetera, por una parte, y los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave, por otra, se deben considerar incluidos en un mismo «accidente», en el sentido de dicha disposición. En efecto, si no se hubiera producido la caída de la cafetera, no se habrían dispensado los primeros auxilios y, por tanto, no habría habido ni lesiones corporales distintas ni agravación de las lesiones corporales sufridas. Dicho tribunal precisa que, si se acogiera la tesis del accidente único, la acción de indemnización de daños y perjuicios ejercitada por DB habría caducado en virtud del artículo 35, apartado 1, del citado Convenio.
- 16 No obstante, dicho tribunal no excluye que la caída de la cafetera y los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave como consecuencia de la lesión corporal causada por esa caída puedan ser considerados hechos dañosos autónomos y solicita al Tribunal de Justicia que se pronuncie al respecto.
- 17 En tal supuesto, el tribunal remitente se pregunta si, a la luz del artículo 29 del Convenio de Montreal, cabe ejercitar una acción indemnizatoria sobre la base del Derecho nacional para resarcir el daño causado a un pasajero por los primeros auxilios citados. Según dicho tribunal, esa acción solo podría ejercitarse sobre la base del Derecho nacional si el Convenio de Montreal se interpretara en el sentido de que no comprende como hecho dañoso autónomo las lesiones corporales sufridas por un pasajero a bordo de una aeronave en caso de que no haya habido accidente o con independencia de cualquier accidente.
- 18 En estas circunstancias, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Los primeros auxilios a bordo de la aeronave, posteriores a un accidente en el sentido del artículo 17, apartado 1, del [Convenio de Montreal], que conducen a una lesión añadida del pasajero, delimitable frente a las secuelas propias del accidente como tal, deben considerarse un único accidente junto con el suceso desencadenante?
- 2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial:
- ¿Se opone el artículo 29 del Convenio de Montreal a una acción de indemnización por los daños causados por los primeros auxilios cuando esa se ejerce en el plazo de prescripción previsto en el Derecho nacional, pero fuera del plazo para las acciones previsto en el artículo 35 del Convenio?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 19 Mediante esta cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que la administración, a bordo de una aeronave, de primeros auxilios inadecuados a un pasajero, que conllevaron un agravamiento de las lesiones corporales ocasionadas por un «accidente», en el sentido de dicha disposición, está comprendida en ese accidente.

- 20 De entrada, procede recordar que, en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97, en su versión modificada por el Reglamento n.º 889/2002, la responsabilidad de una compañía aérea de la Unión en relación con el transporte de pasajeros se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.
- 21 A tenor del artículo 17, apartado 1, de este Convenio, la compañía aérea 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.
- 22 El concepto de «accidente» debe entenderse como un acontecimiento involuntario, perjudicial e imprevisto, que 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 [véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartados 35 y 41, y de 2 de junio de 2022, Austrian Airlines (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea), C-589/20, EU:C:2022:424, apartado 20].
- 23 A este respecto, es preciso señalar que no siempre es posible atribuir el acaecimiento de un daño a un acontecimiento aislado cuando dicho daño es consecuencia de una serie de acontecimientos interdependientes. En el supuesto de un conjunto de acontecimientos intrínsecamente relacionados que se suceden, sin interrupción, en el espacio y en el tiempo, debe considerarse que tal conjunto constituye un único y mismo «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal.
- 24 Así sucede cuando, como en el caso de autos, la caída de una cafetera que contenía café caliente ha causado quemaduras a un pasajero y hecho necesaria la administración inmediata de primeros auxilios por parte del personal de a bordo. En efecto, habida cuenta de la continuidad espacial y temporal que une la caída de esa cafetera y los primeros auxilios dispensados al pasajero lesionado, no puede negarse la existencia de una relación de causalidad entre dicha caída y el agravamiento de las lesiones corporales ocasionadas por dicha caída como consecuencia de la administración de primeros auxilios inadecuados.
- 25 Esta interpretación es conforme con los objetivos perseguidos por el Convenio de Montreal. En efecto, a tenor del tercer considerando de este Convenio, 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 quinto considerando de dicho Convenio, que se preserve un «equilibrio [...] equitativo» entre los intereses de las compañías aéreas y de los pasajeros (sentencia de 12 de mayo de 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, apartado 36).
- 26 Pues bien, al circunscribir el concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, a un conjunto de acontecimientos intrínsecamente relacionados que se suceden, sin interrupción, en el espacio y en el tiempo, esta disposición permite que los pasajeros sean indemnizados fácil y rápidamente, sin que, no obstante, se imponga a las compañías aéreas una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, o incluso paralizar, su actividad económica (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 40).
- 27 La circunstancia de que la compañía aérea de que se trate haya incumplido sus obligaciones de actuar con la debida atención y de diligencia, de suponerla acreditada, no puede desvirtuar estas apreciaciones [véase, en este sentido, la sentencia de 2 de junio de 2022, Austrian Airlines (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea), C-589/20, EU:C:2022:424, apartado 22]. Efectivamente, a efectos de la calificación como «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1,

del Convenio de Montreal, basta con que el acontecimiento 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.

- 28 Habida cuenta de los anteriores fundamentos de Derecho, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que la administración, a bordo de una aeronave, de primeros auxilios inadecuados a un pasajero, que conllevaron un agravamiento de las lesiones corporales ocasionadas por un «accidente», en el sentido de dicha disposición, está comprendida en ese accidente.

Segunda cuestión prejudicial

- 29 Al haberse planteado la segunda cuestión prejudicial únicamente para el supuesto de que la respuesta a la primera cuestión prejudicial fuera negativa, no procede examinarla.

Costas

- 30 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:

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, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado, en nombre de esta, mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001,

debe interpretarse en el sentido de que

la administración, a bordo de una aeronave, de primeros auxilios inadecuados a un pasajero, que conllevaron un agravamiento de las lesiones corporales ocasionadas por un «accidente», en el sentido de dicha disposición, está comprendida en ese accidente.

Firmas