

Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Tercera, Sentencia de 20 Oct. 2022, C-111/2021

Ponente: Cardoso da Silva Piçarra, Nuno José.

Nº de Recurso: C-111/2021

Las compañías aéreas deben indemnizar los daños psíquicos que sufran los pasajeros a causa de un accidente aunque esos daños no estén relacionados con una lesión corporal

Cabecera

TRANSPORTE AÉREO. Litigio entre una compañía aérea y un pasajero que reclama una indemnización debido a un trastorno de estrés postraumático sufrido con motivo de la evacuación de urgencia de la aeronave. CUESTIONES PREJUDICIALES. Una lesión psíquica causada a un pasajero por un «accidente», que no esté relacionada con una «lesión corporal», debe ser indemnizada del mismo modo que tal lesión corporal, siempre que el pasajero afectado demuestre la existencia de un daño a su integridad psíquica de una gravedad o de una intensidad tal que afecte a su estado general de salud y que no pueda solucionarse sin tratamiento médico.

Resumen de antecedentes y Sentido del fallo

El TJUE resuelve la cuestión prejudicial planteada respecto a la interpretación del art. 17.1 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

En el asunto C-111/21,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFU, por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria), mediante resolución de 28 de enero de 2021, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de febrero de 2021, en el procedimiento entre

BT

y

Laudamotion GmbH,

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. J. Richard de la Tour;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de BT, por el Sr. D. Heine, Rechtsanwalt;
- en nombre de Laudamotion GmbH, por el Sr. C. Peitsch, 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, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 24 de marzo de 2022;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 17, apartado 1, y 29 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. Esta petición se ha presentado en el contexto de un *litigio entre BT y Laudamotion GmbH, una compañía aérea, en relación con una pretensión de indemnización presentada por BT debido a un trastorno de estrés postraumático sufrido con motivo de la evacuación de urgencia de la aeronave que debía transportarla.*

Marco jurídico

Derecho internacional

3. Los considerandos segundo, tercero y quinto del Convenio de Montreal tienen el siguiente tenor:

«[Los Estados Partes reconocen] la necesidad de modernizar y refundir el [Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Internacional Aéreo, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en lo sucesivo, "Convenio de Varsovia"),] y los instrumentos conexos;

[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;

[...]

[...] 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», estipula 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 del citado Convenio, titulado «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 [...]».

Derecho de la Unión

6. El artículo 2, apartado 2, 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»), establece:

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

7. El artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento dispone:

«La responsabilidad de una compañía aérea [de la Unión] en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

8.

El 1 de marzo de 2019, BT embarcó en un vuelo operado por Laudamotion para realizar un viaje de Londres (Reino Unido) a Viena (Austria).

9.

Al despegar, el reactor izquierdo de la aeronave que debía efectuar ese vuelo estalló, lo cual dio lugar a la evacuación de los pasajeros. BT salió de esa aeronave por una salida de emergencia y el chorro de aire de la turbina del motor derecho, que seguía en marcha, la lanzó varios metros por el aire. Desde entonces, se le ha diagnosticado un trastorno de estrés postraumático, razón por la cual está recibiendo tratamiento médico.

10. *BT interpuso ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) un recurso contra Laudamotion en el que solicitó que se declarase la responsabilidad de esta con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, así como el pago de las cantidades de 4 353,60 euros, en concepto de gastos médicos realizados, y de 2 500 euros, en concepto de indemnización por daños morales, más intereses y gastos. Subrayó que, en cualquier caso, Laudamotion era responsable en virtud del Derecho austriaco, aplicable con carácter complementario.*

11. En su defensa, Laudamotion sostuvo que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal solo cubre las lesiones corporales en sentido estricto, y no los trastornos meramente psíquicos, y añadió que el Derecho austriaco no es aplicable al litigio principal, a tenor del artículo 29 de dicho Convenio.

12. Mediante sentencia de 12 de noviembre de 2019, el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) estimó el recurso. Dicho órgano jurisdiccional consideró que el litigio principal no estaba comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, dado que esta disposición únicamente prevé la responsabilidad del transportista aéreo por lesiones corporales. No obstante, declaró que Laudamotion era responsable en virtud del Derecho austriaco, que prevé una indemnización por daños y perjuicios por un daño meramente psíquico en caso de que este tenga entidad de enfermedad.

13. Laudamotion interpuso recurso de apelación ante el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), que, mediante sentencia de 7 de abril de 2020, anuló la sentencia de primera instancia y desestimó el recurso de indemnización. Dicho órgano jurisdiccional consideró no solo, como el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat), que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal no se aplica en caso de lesiones no corporales, sino también que el artículo 29 de dicho Convenio excluye la aplicación del Derecho austriaco.

14.

BT interpuso entonces recurso de casación contra esa sentencia ante el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria), el órgano jurisdiccional remitente.

15.

Dicho órgano jurisdiccional alberga dudas acerca de si el concepto de «lesión corporal», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, comprende también los trastornos meramente psíquicos y si, en caso de respuesta negativa, queda excluida una acción por daños y perjuicios basada en el Derecho nacional en virtud del artículo 29 de ese Convenio.

16. En estas circunstancias, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Constituye un trastorno psíquico de un pasajero con la entidad de una enfermedad, causado por un accidente, una "lesión corporal" en el sentido del artículo 17, apartado 1, del [Convenio de Montreal]?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial, ¿se opone el artículo 29 de dicho Convenio a una acción de indemnización de daños y perjuicios que existiría con arreglo al Derecho nacional aplicable?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

17.

Ha de entenderse que esta cuestión prejudicial tiene por objeto que se determine, en esencia, si el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse de modo que una lesión psíquica con la entidad de una enfermedad causada a un pasajero por un «accidente», en el sentido de dicha disposición, deba ser indemnizada con arreglo a la mencionada disposición.

18. De entrada, procede recordar que, en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97, la responsabilidad de una compañía aérea de la Unión en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.

19.

A tenor del artículo 17, apartado 1, de ese Convenio, el transportista aéreo 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. Sin embargo, el concepto de «lesión corporal» a que se refiere esta disposición no se define ni en el Convenio de Montreal ni en el Reglamento n.º 2027/97, cuyo artículo 2, apartado 2, establece que los términos incluidos en ese Reglamento no definidos en el apartado 1 del citado artículo son equivalentes a los que figuran en dicho Convenio.

21. Este concepto, habida cuenta en particular del objeto del Convenio de Montreal, que es unificar determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, debe ser objeto de una interpretación uniforme y autónoma para la Unión y sus Estados miembros (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251 apartado 21). Por ello, han de tenerse en cuenta no los diferentes sentidos que se puedan dar al citado concepto en los Derechos internos de los Estados miembros, sino las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión (véase, por analogía, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, apartado 32 y jurisprudencia citada).

22. A este respecto, el artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969 (*Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331), que refleja el

Derecho internacional consuetudinario y cuyas disposiciones forman parte del ordenamiento jurídico de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de febrero de 2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, apartado 58 y jurisprudencia citada), precisa que un tratado debe interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 31 y jurisprudencia citada). Por otra parte, el artículo 32 de dicho Convenio establece que se puede acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración.

23. Por lo que respecta al sentido corriente del concepto de «lesión corporal» previsto en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, procede señalar, como el Abogado General en el punto 25 de sus conclusiones, que *el término «lesión» designa la alteración de un órgano, de un tejido o de una célula como consecuencia de una enfermedad o un accidente, mientras que el término «corporal» se refiere a la parte material de un ser animado, a saber, el cuerpo humano.*

24.

Pues bien, aunque el concepto de «lesión corporal», en su sentido corriente, no puede interpretarse en el sentido de que excluye una lesión psíquica vinculada a tal lesión corporal, no ocurre lo mismo cuando se trata, como en el presente asunto, según se desprende de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia, de una lesión psíquica detectada médicamente que no tiene ninguna relación con una lesión corporal, en el sentido corriente de este concepto. En efecto, tal interpretación equivaldría a difuminar la distinción entre lesión corporal y lesión psíquica.

25.

No obstante, el hecho de que el concepto de «lesión corporal» haya sido utilizado en el tenor del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal no supone necesariamente que los autores del citado Convenio hayan pretendido excluir, en caso de «accidente», en el sentido de dicha disposición, la responsabilidad de las compañías aéreas cuando ese accidente haya causado lesiones psíquicas a un pasajero que no estén relacionadas con lesiones corporales que tengan la misma causa.

26. *Por lo que respecta a los trabajos preparatorios que condujeron a la adopción del citado Convenio, de ellos se desprende, ciertamente, que no prosperó ninguna de las propuestas dirigidas a incluir expresamente el concepto de «lesión psíquica» en el texto del Convenio de Montreal. Sin embargo, como señaló el Abogado General en el punto 41 de sus conclusiones, de estos trabajos también se desprende*

que el concepto de «lesión corporal» se adoptó «sobre la base de que, en algunos Estados miembros, las indemnizaciones por daños y perjuicios por las lesiones psicológicas son recuperables en determinadas condiciones, de que la jurisprudencia se está desarrollando en este ámbito, y de que no se prevé interferir con dicho desarrollo, que depende de la jurisprudencia en ámbitos distintos del transporte aéreo internacional» (acta de la 6.ª reunión de la Comisión Plenaria, de 27 de mayo de 1999, Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, del 10 al 28 de mayo de 1999, vol. I, actas, p. 243).

27. Por otra parte, en cuanto a los objetivos del Convenio de Montreal, procede recordar que entre ellos figuran, a tenor de los considerandos segundo y tercero de dicho Convenio, además de la modernización y la refundición del Convenio de Varsovia, el 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», en particular en caso de accidente, mediante un régimen de responsabilidad objetiva de las compañías aéreas. Pues bien, la necesidad de una indemnización equitativa, que requiere también garantizar la igualdad de trato de los pasajeros que hayan sufrido lesiones, sean físicas o psíquicas, de la misma gravedad como consecuencia de un mismo accidente, se vería cuestionada si se interpretara el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal en el sentido de que excluye la reparación de las lesiones psíquicas causadas por tal accidente cuando no estén vinculadas a ninguna lesión corporal.

28.

En efecto, la situación de un pasajero que haya sufrido una lesión psíquica como consecuencia de un accidente puede, en función de la gravedad del daño resultante, ser comparable a la de un pasajero que haya sufrido una lesión corporal.

29.

Por consiguiente, procede considerar que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal permite la indemnización de una lesión psíquica causada por un «accidente», en el sentido de esta disposición, que no esté vinculada a una «lesión corporal», en el sentido de dicha disposición.

30. No obstante, la necesidad de una indemnización equitativa debe conciliarse, como resulta del quinto considerando del Convenio de Montreal, con la necesidad de que se preserve un «equilibrio de intereses equitativo» entre las compañías aéreas y los pasajeros (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 36, y de 12 de mayo de 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, apartado 36).

31.

Así pues, la responsabilidad de la compañía aérea solo puede generarse, sobre la base del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, si el pasajero afectado demuestra de modo suficiente en Derecho, en especial mediante un dictamen médico y justificantes de tratamientos médicos, la existencia de un daño a su integridad psíquica, sufrido como consecuencia de un «accidente», en el sentido de dicha disposición, de una gravedad o de una intensidad tal que afecte a su estado general de salud, habida cuenta, en particular, de sus efectos psicosomáticos, y que no pueda solucionarse sin tratamiento médico.

32. Esta interpretación permite simultáneamente a los pasajeros afectados ser indemnizados de manera equitativa, de conformidad con el principio de restitución, y a los transportistas aéreos protegerse frente a reclamaciones de reparación fraudulentas que les imponen una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y calculable, que podría dificultar, o incluso paralizar, su actividad económica (véase, por analogía, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127 apartado 40).

33. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, *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 lesión psíquica causada a un pasajero por un «accidente», en el sentido de esta disposición, que no esté relacionada con una «lesión corporal», en el sentido de la citada disposición, debe ser indemnizada del mismo modo que tal lesión corporal, siempre que el pasajero afectado demuestre la existencia de un daño a su integridad psíquica de una gravedad o de una intensidad tal que afecte a su estado general de salud y que no pueda solucionarse sin tratamiento médico.*

Segunda cuestión prejudicial

34. Tomando en consideración que el órgano jurisdiccional remitente solo ha planteado la segunda cuestión prejudicial en caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial y que esta ha sido objeto de una respuesta afirmativa, no procede responder a la segunda cuestión prejudicial.

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,

FALLO

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

una lesión psíquica causada a un pasajero por un «accidente», en el sentido de esta disposición, que no esté relacionada con una «lesión corporal», en el sentido de la citada disposición, debe ser indemnizada del mismo modo que tal lesión corporal, siempre que el pasajero afectado demuestre la existencia de un daño a su integridad psíquica de una gravedad o de una intensidad tal que afecte a su estado general de salud y que no pueda solucionarse sin tratamiento médico.

(*) Lengua de procedimiento: alemán.