



www.civil-mercantil.com

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 26 de febrero de 2015

Sala Primera

Asunto C-6/14

SUMARIO:

Transporte aéreo. Contrato de transporte. Concepto de pasajero. Seguro. Indemnización. El artículo 3, letra g), del Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, debe interpretarse en el sentido de que un ocupante de un helicóptero perteneciente a una compañía aérea comunitaria, transportado en virtud de un contrato concluido entre su empleador y esa compañía aérea para ejecutar una tarea específica, como la que es objeto del asunto principal, es un «pasajero» en el sentido de esa disposición. El artículo 17 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 con fundamento en el artículo 300 CE, apartado 2, y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, debe interpretarse en el sentido de que una persona comprendida en el concepto de «pasajero», previsto en el artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004, también está incluida en el concepto de «pasajero» enunciado en el artículo 17 de ese Convenio, cuando esa persona ha sido transportada en virtud de un «contrato de transporte» según lo define el artículo 3 del mismo Convenio.

PRECEPTOS:

Convenio de Montreal de 1999 (Unificación de reglas para el Transporte Aéreo Internacional), arts. 3.1, .2 y .5 y 17.1.

Reglamento (CE) n.º 2027/97 (Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente), arts. 1, 2.2 y 3.1.

Reglamento (CE) n.º 785/2004 (requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos), art. 3 g).

Reglamento (CE) n.º 216/2008 (normas comunes en el ámbito de la aviación civil, creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y derogación de las Directivas 91/670/CEE, 2004/36/CE y el Reglamento (CE) n.º 1592/2002), anexo IV.1 c).

PONENTE:

Don S. Rodin.

En el asunto C-6/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Oberster Gerichtshof (Austria), mediante resolución de 19 de diciembre de 2013, recibida en el Tribunal de Justicia el 9 de enero de 2014, en el procedimiento entre



www.civil-mercantil.com

Wucher Helicopter GmbH,
Euro-Aviation Versicherungs AG
y
Fridolin Santer,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y los Sres. S. Rodin (Ponente), A. Borg Barthet, E. Levits y F. Biltgen, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. K. Malacek, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 20 de noviembre de 2014;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Wucher Helicopter GmbH y Euro-Aviation Versicherungs AG, por el Sr. J. J. Janezic, Rechtsanwalt;
- en nombre del Sr. Santer, por los Sres. Ch. Schlechl y M. Peter, Rechtsanwälte;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. C. Colelli, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. W. Mölls, G. Braun y F. Wilman, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones,

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, letra g), del Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos (DO L 138, p. 1), y del artículo 17, apartado 1, del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 con fundamento en el artículo 300 CE, apartado 2, y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 39; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»).

2. Esa petición se ha presentado en el marco de un recurso de casación pendiente entre Wucher Helicopter GmbH, una compañía aérea austriaca (en lo sucesivo, «Wucher»), y



www.civil-mercantil.com

Euro-Aviation Versicherungs AG, una compañía aseguradora alemana (en lo sucesivo, «Euro-Aviation»), por una parte, y el Sr. Santer, por otra, acerca de una indemnización del Sr. Santer por una lesión causada en un accidente aéreo.

Marco jurídico

Derecho internacional

3. El artículo 3, apartados 1, 2 y 5, del Convenio de Montreal, está así redactado:

«1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas.

2. Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada en el [apartado] 1 podrá sustituir a la expedición del documento mencionado en dicho [apartado]. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.

[...]

5. El incumplimiento de las disposiciones de los [apartados] precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad.»

4. El artículo 17, apartado 1, del mismo Convenio establece:

«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.»

Derecho de la Unión

5. El 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 L 285, p. 1), fue modificado por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2027/97»).

6. El considerando 8 del Reglamento n.º 889/2002 expone:

«En el mercado interior de la aviación ha desaparecido la distinción entre transporte nacional y transporte internacional y, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional en la Comunidad.»



www.civil-mercantil.com

7. El artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97 expone:

«El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias. También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.»

8. El artículo 2, apartado 2, de ese Reglamento dispone:

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

9. El artículo 3, apartado 1, del mismo Reglamento establece:

«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.»

10. El artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004 está redactado como sigue:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

g) "pasajero", toda persona presente en un vuelo con el consentimiento de la compañía aérea o del operador aéreo, excluidos los miembros de la tripulación y el personal de cabina que estén de servicio;

[...]»

11. El punto 1), letra c), del anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79, p. 1), está así redactado:

«Antes de cada vuelo se definirán las funciones y tareas de cada miembro de la tripulación. El piloto al mando debe ser responsable de la operación y de la seguridad de la aeronave y de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y carga que se hallen a bordo.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

12. El 9 de febrero de 2009 el Sr. Santer, que estaba a bordo de un helicóptero propiedad de Wucher, empresa que había suscrito un seguro de responsabilidad civil obligatoria con Euro-Aviation, sufrió graves lesiones durante un vuelo interior sobre la zona de glaciares de Sölden (Austria).

13. El Sr. Santer, empleado de Ötztaler Gletscherbahn-GmbH&Co. KG (en lo sucesivo, «Ötztaler»), es responsable, como miembro del comité de aludes, de la seguridad en la zona de glaciares y de las pistas de esquí que su empresa explota. La tarea del Sr. Santer consiste



www.civil-mercantil.com

en especial en valorar el lugar en el que se deben desencadenar aludes. Las cargas para desencadenar aludes se lanzan desde un helicóptero.

14. El día del accidente Wucher recibió de Ötztaler la petición de realizar «un vuelo para desencadenar aludes». En ese vuelo el piloto, empleado de Wucher, estaba acompañado por el Sr. Santer y otros dos empleados de Ötztaler. El Sr. Santer dirigió al piloto hacia el lugar donde debían lanzarse las cargas explosivas. Como parte de esa tarea, el Sr. Santer debía abrir las puertas, por orden del piloto, y mantenerlas abiertas para que el operador de voladuras lanzara la carga explosiva. Durante ese proceso una ráfaga de viento golpeó la puerta entornada de modo que ésta se abrió. Al no poder soltar a tiempo el asidero de la puerta el Sr. Santer sufrió una grave lesión en la articulación del codo.

15. El Sr. Santer presentó ante el tribunal austriaco de primera instancia una demanda de indemnización contra Wucher y Euro-Aviation. Ese tribunal decidió que la acción de indemnización era fundada en principio y que debía considerarse que el Sr. Santer viajaba en calidad de pasajero. Estimando que debía excluirse la limitación de responsabilidad del empleador, declaró que la responsabilidad de Wucher y de Euro-Aviation se sustentaba en el Derecho interno austriaco.

16. El tribunal de apelación confirmó la sentencia de primera instancia pero consideró que el Sr. Santer no viajaba en calidad de «pasajero» en el sentido del Convenio referido, sino que el objetivo principal del vuelo era la participación en la operación de desencadenar aludes por medio de cargas explosivas. Según ese tribunal, el Reglamento n.º 2027/97 no se oponía a la aplicación de la ley austriaca sobre el transporte aéreo dado que el Convenio de Montreal, al que remite ese Reglamento, se aplica a los pasajeros y sus equipajes.

17. El tribunal de apelación concluyó que Wucher era responsable del daño causado al Sr. Santer por un acto culposo del piloto, que le era imputable, así como por los actos culposos en la organización, propios de Wucher, y que el Sr. Santer tenía un derecho contractual propio a ser indemnizado, basado en el contrato que vincula a su empleador con Wucher. Según ese tribunal, el Derecho austriaco impone la responsabilidad civil agravada a Wucher y en consecuencia está excluida la limitación de responsabilidad.

18. Las recurrentes en el litigio principal interpusieron un recurso de casación contra esa resolución ante el Oberster Gerichtshof, alegando que el tribunal de apelación no había interpretado correctamente el Reglamento n.º 2027/97 ni había reconocido la limitación de responsabilidad del empleador, toda vez que, según ellas, el Sr. Santer no era un pasajero sino un miembro de la tripulación, lo que excluye la aplicación del Derecho austriaco de seguridad social general.

19. El Oberster Gerichtshof estima que la cuestión de si se debe considerar al Sr. Santer como un «pasajero» es determinante para la aplicación del régimen de responsabilidad del Convenio de Montreal. Ese tribunal observa que no hay una definición de ese concepto en el Convenio de Montreal ni en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. Recuerda también que diversos tribunales no consideran un vuelo realizado con un fin específico como un transporte comercial sino como un «trabajo aéreo». No obstante, el tribunal remitente manifiesta dudas acerca de la posibilidad de calificar al Sr. Santer como «pasajero», por un lado, o como «miembro de la tripulación» o bien como un «tercero», por otro. Piensa que se debe garantizar un nivel de cobertura de seguro mínimo para proteger los derechos de los consumidores y que



www.civil-mercantil.com

sería apropiada una interpretación uniforme del concepto de «pasajero» en el Derecho de la Unión y en el Convenio de Montreal.

20. En esas circunstancias el Oberster Gerichtshof decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) El artículo 3, letra g), del Reglamento (CE) n.º 785/2004, ¿debe interpretarse en el sentido de que el ocupante de un helicóptero perteneciente a una compañía aérea comunitaria

- que viaja en virtud de un contrato (concretamente, de un contrato celebrado entre la compañía aérea y el empleador del ocupante),
- pero cuyo transporte tiene lugar con el fin de realizar un trabajo específico (concretamente, desencadenar aludes mediante explosivos), y
- que en dicha actividad colabora como experto conocedor del terreno, abriendo, a indicación del piloto, la puerta del helicóptero durante el vuelo para dejarla abierta de cierta manera y durante cierto tiempo,

a) es un "pasajero"?

o bien

b) es un "miembro de la tripulación o del personal de cabina que está de servicio"?

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

¿El artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, ¿debe interpretarse en el sentido de que el concepto de "pasajero" que en él se utiliza engloba en todo caso a los "pasajeros" en el sentido del artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004?

3) En caso de respuesta negativa a la segunda cuestión:

¿Debe interpretarse el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal en el sentido de que el ocupante de un helicóptero de una compañía aérea comunitaria, en las condiciones descritas en la primera cuestión, tiene la consideración de pasajero?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

21. Con su primera cuestión el tribunal remitente pregunta en sustancia si el artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004 debe interpretarse en el sentido de que el ocupante de un helicóptero perteneciente a una compañía aérea comunitaria, transportado en virtud de un contrato concluido entre su empleador y esa compañía aérea para ejecutar una tarea específica, como la que es objeto del asunto principal, es un «pasajero» o bien forma parte de «los miembros de la tripulación y el personal de cabina que está de servicio» en el sentido de esa disposición.

22. Para responder a esa cuestión es preciso recordar que el concepto de «pasajero», en el sentido del artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004 comprende a todas las



www.civil-mercantil.com

personas presentes en un vuelo con el consentimiento de la compañía aérea o del operador aéreo, excluidos los miembros de la tripulación y el personal de cabina que estén de servicio.

23. De ello se deduce que la calificación de una persona como miembro de la tripulación o del personal de cabina es una excepción a la regla de que esa persona pertenece a la categoría de los pasajeros.

24. Hay que observar ante todo que según reiterada jurisprudencia las excepciones han de interpretarse de modo estricto para que las normas generales no queden vaciadas de contenido (véase la sentencia Comisión/Reino Unido, C-346/08, EU:C:2010:213, apartado 39 y jurisprudencia citada).

25. Por tanto, es preciso determinar en primer término si la parte recurrida en el asunto principal no forma parte de la categoría de «miembro de la tripulación» o «personal de cabina».

26. En el asunto principal, según resulta de los hechos descritos por el tribunal remitente, el Sr. Santer, empleado de una sociedad que explota pistas de esquí, realizaba el vuelo en calidad de «guía buen conocedor del terreno» y una de sus tareas era la de abrir en vuelo, por orden del piloto, la puerta del helicóptero y mantenerla abierta de cierta forma durante un tiempo.

27. De ello se sigue que el Sr. Santer no realizaba tareas de pilotaje de la aeronave y por tanto no forma parte de la categoría de «miembro de la tripulación».

28. Además, en contra de lo argüido por Wucher, el hecho de que el Sr. Santer tuviera la tarea de abrir la puerta por orden del piloto no basta para calificarle como miembro del «personal de cabina». En efecto, el piloto, en su calidad de persona al mando, siempre está facultado para dar órdenes a todas las personas que se hallan a bordo de la aeronave, incluidos los pasajeros.

29. De ello se deduce que el Sr. Santer tampoco pertenece a la categoría de «personal de cabina».

30. Se ha de apreciar por consiguiente que una persona como el Sr. Santer debe ser calificada como pasajero en el sentido del Reglamento n.º 785/2004.

31. Por las anteriores consideraciones el artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004, debe interpretarse en el sentido de que el ocupante de un helicóptero perteneciente a una compañía aérea comunitaria, transportado en virtud de un contrato concluido entre su empleador y esa compañía aérea para ejecutar una tarea específica, como la que es objeto del asunto principal, es un «pasajero» en el sentido de esa disposición.

Sobre las cuestiones segunda y tercera

32. Con sus cuestiones segunda y tercera, que es oportuno examinar conjuntamente, el tribunal remitente pregunta en sustancia si el artículo 17 del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que una persona comprendida en el concepto de «pasajero» previsto en el artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004 también está incluida en el concepto de «pasajero» enunciado en el referido artículo 17.



www.civil-mercantil.com

33. En ese sentido, consta que el Convenio de Montreal forma parte del ordenamiento jurídico de la Unión y que el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse sobre su interpretación (véanse las sentencias IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartados 36 y 40 y jurisprudencia citada, y Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 20 y jurisprudencia citada).

34. Ese Convenio es aplicable a los vuelos realizados en el interior de un solo Estado miembro en virtud del Reglamento n.º 2027/97, que se propone establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad de las compañías aéreas y de las compañías aéreas comunitarias en el transporte internacional y nacional en la Unión Europea.

35. Pues bien, según resulta de la resolución de remisión, Wucher está incluida en el concepto de «compañía aérea comunitaria» a la que se aplica el Reglamento n.º 2027/97, porque es una empresa de transporte aéreo titular de una licencia de explotación válida expedida por la República de Austria conforme a las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240, p. 1).

36. Es preciso comprobar, así pues, si en el asunto principal concurren las otras condiciones para la aplicación del Convenio de Montreal. En ese sentido hay que determinar si el Sr. Santer está comprendido en el concepto de «pasajero» previsto en ese Convenio, lo que requiere verificar si el objetivo del vuelo objeto del asunto principal era el «transporte de pasajeros» en el sentido del mismo Convenio.

37. Es oportuno observar en ese sentido que, según el artículo 3, apartados 1 y 2, del Convenio de Montreal, la condición de «pasajero» a efectos de ese Convenio está ligada a la expedición de un documento de transporte individual o colectivo cuyo contenido define el apartado 1, o alternativamente de otro tipo de documento con ese contenido.

38. Sin embargo, también resulta del artículo 3, apartado 5, del mismo Convenio que el incumplimiento de las disposiciones de los apartados precedentes al propio apartado 5 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas de ese Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad.

39. Por tanto, si existe un contrato y concurren todas las otras condiciones para la aplicación de ese Convenio, éste se aplica cualquiera que sea la forma del contrato de transporte.

40. Pues bien, de la resolución de remisión resulta que el Sr. Santer, empleado de Ötztaler, en su calidad de miembro del comité de avalanchas, responsable de la seguridad en la zona de glaciares y de pistas de esquí, ejecutaba la tarea de desencadenar avalanchas como parte de su trabajo habitual. Además, precisamente sobre una base contractual Wucher desplazó al Sr. Santer y a los otros empleados de Ötztaler desde el punto de despegue del helicóptero hasta los lugares en los que convenía desencadenar avalanchas, para llevarles después de nuevo al lugar de despegue.



www.civil-mercantil.com

41. De ello se deduce que el objetivo del vuelo objeto del asunto principal era el transporte de empleados de Ötztaler a los lugares en los que debían realizar su trabajo habitual.

42. De lo antes expuesto se sigue que el artículo 17 del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que una persona comprendida en el concepto de «pasajero» previsto en el artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004 también está incluida en el concepto de «pasajero» enunciado en el artículo 17 de ese Convenio, cuando esa persona ha sido transportada en virtud de un «contrato de transporte» según lo define el artículo 3 del mismo Convenio.

Costas

43. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste 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 Primera) declara:

1) El artículo 3, letra g), del Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, debe interpretarse en el sentido de que un ocupante de un helicóptero perteneciente a una compañía aérea comunitaria, transportado en virtud de un contrato concluido entre su empleador y esa compañía aérea para ejecutar una tarea específica, como la que es objeto del asunto principal, es un «pasajero» en el sentido de esa disposición.

2) El artículo 17 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 con fundamento en el artículo 300 CE, apartado 2, y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, debe interpretarse en el sentido de que una persona comprendida en el concepto de «pasajero», previsto en el artículo 3, letra g), del Reglamento n.º 785/2004, también está incluida en el concepto de «pasajero» enunciado en el artículo 17 de ese Convenio, cuando esa persona ha sido transportada en virtud de un «contrato de transporte» según lo define el artículo 3 del mismo Convenio.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.