

Spread the love



Así se pronuncia el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en su sentencia dictada el 19 de diciembre de 2019, en el asunto C-532/18, *Niki Luftfahrt*, al estimar que una compañía aérea es responsable de las quemaduras causadas al derramarse por causas desconocidas un café caliente durante un vuelo, responsabilidad que no es necesario que se haya materializado por un accidente relacionado con un riesgo típico de la aviación.

Los hechos fueron los siguientes:

- En 2015, la demandante, que entonces tenía 6 años, viajaba a bordo de una aeronave, sentada al lado de su padre, en un viaje entre Mallorca (España) y Viena (Austria) efectuado con la compañía aérea *Niki Luftfahrt*. Durante el vuelo, se sirvió al padre un vaso de café caliente que, colocado sobre la bandeja plegable situada delante de él, se volcó sobre el muslo derecho y el pecho de la niña, ocasionándole quemaduras de segundo grado. No pudo determinarse si el vaso de café se había volcado por un defecto en la bandeja plegable o por las vibraciones del avión.
- La demandante, representada a efectos legales por su padre, interpuso demanda, conforme al art. 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, solicitando que se condenase a la compañía



By M.A. Díaz

aérea, en situación concursal, a reparar el perjuicio causado abonando un importe estimado de 8500 euros.

- La demandada adujo que, habida cuenta que no se había producido ningún accidente, no podían exigírsele responsabilidades basadas en aquella norma. A este propósito, entendió que no hubo ningún incidente repentino e inesperado que produjera el deslizamiento del vaso de café y el posterior derramamiento de su contenido. Por tanto, según la demandada, no existió aquí «accidente», en el sentido del art. 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, que exige que se materialice un riesgo típico de la aviación.
- La sentencia de 15 de diciembre de 2015, del *Landesgericht Korneuburg* (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria) estimó la demanda de indemnización por daños y perjuicios de la demandante, considerando que los daños causados a la niña derivaban de un accidente causado por un acontecimiento inhabitual y provocado desde el exterior.
 - A su juicio, tuvo lugar un riesgo típico de la aviación, toda vez que, desde el punto de vista operativo, una aeronave presenta distintas inclinaciones que dar lugar a que objetos situados sobre una superficie horizontal del avión se deslicen sin necesidad de una maniobra especial. A ello añadió que no existía culpa de la compañía aérea, porque servir bebidas calientes en recipientes que carecen de tapa es una práctica habitual y socialmente aceptada.
- Recurrida la sentencia, el *Oberlandesgericht Wien* (Tribunal Superior Regional de

Viena, Austria), en sentencia de 30 de agosto de 2016, revocó la resolución de primera instancia. Argumentó que, el art. 17 del Convenio de Montreal es de aplicación tan sólo a los accidentes causados por un riesgo típico de la aviación y que, en el caso de autos, la demandante no pudo demostrar tal extremo. Así las cosas, consideró que no existía responsabilidad de la compañía aérea demandada.

- La demandante recurrió la sentencia en casación ante el *Oberster Gerichtshof* (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) solicitando que se declarara la responsabilidad de la compañía aérea y la procedencia de su pretensión de reparación del perjuicio sufrido.
- El *Oberster Gerichtshof* reconoció que es controvertida la interpretación del art. 17, apartado 1, del Convenio de Montreal en cuanto a si el concepto de «accidente», se limita a los casos en los que se materializa un riesgo típico de la aviación. A este respecto, el citado órgano jurisdiccional expone dos enfoques interpretativos distintos.

- Así, según el primero, el concepto de «accidente», comprendería únicamente las situaciones en las que se materializa un riesgo típico de la aviación. Según esta interpretación accidentes, como el del procedimiento principal, sin relación con la actividad de transporte aéreo y producidos en otras circunstancias no generarían la responsabilidad de la compañía aérea. Según un segundo enfoque no sería necesaria la materialización de un riesgo típico de la aviación para que se genere la responsabilidad de la compañía aérea, dado que el tenor literal del art. 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, no lo exige.

- Además, para un sector doctrinal, estaríamos en caso de «accidente», ex art. 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, cuando se produce el vertido de bebidas o platos calientes sobre el cuerpo de un pasajero, lo que así interpretado llevaría a reconocer la responsabilidad de la demandada.

- Al margen de las anteriores interpretaciones, el referido órgano jurisdiccional contempló, asimismo, como «solución intermedia», una interpretación conforme a la cual la responsabilidad se originaría por el hecho de que un accidente se

haya producido a bordo del avión o con ocasión de la utilización de las instalaciones de embarque y de desembarque, sin que se exija la materialización de un riesgo típico de la aviación, si bien, para quedar liberada de responsabilidad, la compañía aérea tendría que probar que no existe un vínculo con la explotación o la naturaleza de la aeronave. Ello conduciría en este caso a responsabilizar a la demandada, al no poder concretarse la causa del accidente.



By M.A. Díaz

- Llegados a este punto, el *Oberster Gerichtshof* (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal de Austria) acordó suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Se trata de un “accidente” del que se deriva la responsabilidad del transportista aéreo, en el sentido del artículo 17, apartado 1, del [Convenio de Montreal], si un vaso de café caliente situado sobre la bandeja fijada al asiento delantero de un avión en vuelo se desliza y vuelca por causas desconocidas, causando quemaduras a un pasajero?»

- El *Oberster Gerichtshof* (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) solicita así que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea delimite y precise el concepto de «accidente» en el sentido del Convenio de Montreal, a falta de una definición en el mismo.

- Según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), dado que el Convenio de

Montreal no ofrece ninguna definición del concepto de «accidente», hay que remitirse al sentido ordinario de este concepto en el contexto en el que se inscribe y en función del objeto y la finalidad que persigue dicho Convenio. Y, precisamente, “el sentido ordinario que se atribuye al concepto de «accidente» es el de un acontecimiento involuntario, perjudicial e imprevisto”.

- Reafirmandose en las conclusiones del Abogado General, el TJUE declara que supeditar la responsabilidad de la compañía aérea al requisito de que el daño se derive de la materialización de un riesgo típico de la aviación o de la existencia de una relación entre el «accidente» y la explotación o el movimiento de la aeronave ni es conforme con el sentido ordinario del concepto de «accidente», contemplado en el art. 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, ni es compatible con los objetivos que este persigue.

-Además, como señala el TJUE no hay que olvidar que el Convenio de Montreal pretende implantar un régimen de responsabilidad objetiva de las compañías aéreas garantizando, al mismo tiempo, un «equilibrio de intereses equitativo».

- Así las cosas, el TJUE concluye que tanto el sentido ordinario del concepto de «accidente» como los objetivos del Convenio de Montreal se oponen a que la responsabilidad de las compañías aéreas quede condicionada a que el daño esté originado por la materialización de un riesgo típico de la aviación o a la existencia de una relación entre el «accidente» y la explotación o el movimiento de la aeronave. A este respecto, como también recuerda el TJUE, el Convenio de Montreal permite a las compañías aéreas excluir o limitar su responsabilidad. Así, una compañía aérea puede limitar su responsabilidad o quedar exonerada de ella si demuestra que el propio pasajero fue el causante del daño o contribuyó a que se produjera. Y asimismo la compañía aérea puede limitar su responsabilidad a 100 000 «derechos especiales de giro» si prueba que el daño no se debió a una negligencia por su parte o que se debió únicamente a la negligencia de un tercero. Y ello entendiendo, a estos efectos, según el FMI, a comienzos de diciembre de 2019, que un derecho especial de giro

correspondía aproximadamente a 1,24euros. Véase [nota de prensa](#).

Por todo ello, el TJUE responde al *Oberster Gerichtshof* que el concepto de «accidente» en cuestión comprende todas las situaciones que se dan a bordo de una aeronave en las que un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros ha causado una lesión corporal a un pasajero, sin que sea necesario determinar si dichas situaciones son consecuencia de un riesgo típico de la aviación.

Así expresa textualmente:

“El 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, suscrito por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado, en su nombre, mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «accidente», a efectos de dicha disposición, comprende todas las situaciones que se producen a bordo de una aeronave en las que un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros ha causado una lesión corporal a un pasajero, sin que sea necesario dilucidar si estas situaciones derivan de un riesgo típico de la aviación”.

Sobre el asunto, véase [nota de prensa](#) y sentencia completa ([aquí](#) y [aquí](#)).