



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 19 de diciembre de 2019\*

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Convenio de Montreal — Artículo 17, apartado 1 — Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente — Concepto de “accidente” — Aeronave en vuelo — Derramamiento de un vaso de café depositado sobre la bandeja plegable del asiento — Lesión corporal de un pasajero»

En el asunto C-532/18,

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 26 de junio de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 14 de agosto de 2018, en el procedimiento entre

**GN**, representada a efectos legales por **HM**,

y

**ZU**, en su condición de liquidadora de Niki Luftfahrt GmbH,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala, y los Sres. S. Rodin y D. Šváby, la Sra. K. Jürimäe y el Sr. N. Piçarra (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. H. Saugmandsgaard Øe;

Secretaria: Sra. M. Krausenböck, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 19 de junio de 2019;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de GN, representada a efectos legales por HM, por el Sr. G. Rößler, Rechtsanwalt;
- en nombre de ZU, en su condición de liquidadora de Niki Luftfahrt GmbH, por la Sra. U. Reisch, Rechtsanwältin;
- en nombre del Gobierno francés, por las Sras. A.-L. Desjonquères e I. Cohen, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. G. Braun y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

\* Lengua de procedimiento: alemán.

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 26 de septiembre de 2019;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación 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, 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 (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 GN, representada a efectos legales por HM, su padre, y ZU, en su condición de liquidadora de Niki Luftfahrt GmbH, sociedad de transporte aéreo, en relación con una demanda de indemnización por daños y perjuicios presentada por la primera debido a las quemaduras que sufrió durante un vuelo operado por la segunda.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho internacional*

- 3 En el párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados parte en este Convenio 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».
- 4 El párrafo quinto de este preámbulo declara lo siguiente:  
«[...] 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.»
- 5 El artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, estipula:  
«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.»
- 6 Con arreglo al artículo 20 del Convenio de Montreal:  
«Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del artículo 21.»

7 El artículo 21 del Convenio de Montreal establece lo siguiente:

«1. Respecto al daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 que no exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 en la medida que exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:

a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o

b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.»

8 De conformidad con el artículo 29 del Convenio de Montreal:

«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, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.»

### ***Derecho de la Unión***

9 A raíz de la firma del Convenio de Montreal, 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 1997, 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 2002, L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2027/97»).

10 Los considerandos 7 y 10 del Reglamento n.º 889/2002 declaran lo siguiente:

«(7) El presente Reglamento y el Convenio de Montreal refuerzan la protección de los pasajeros y las personas a su cargo y no podrá ser interpretado de forma que disminuya su protección respecto de la legislación vigente el día de adopción del presente Reglamento.

[...]

(10) Un sistema de responsabilidad ilimitada en caso de muerte o lesión del pasajero resulta adecuado en el contexto de un sistema de transporte aéreo moderno y seguro.»

11 El artículo 2, apartado 2, del 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.»

12 Con arreglo al artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento:

«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.»

### **Antecedentes de hecho del litigio principal y cuestión prejudicial**

- 13 En 2015, GN, la demandante, que por aquel entonces tenía 6 años, viajaba a bordo de una aeronave sentada al lado de su padre, HM. Este viaje entre Mallorca (Islas Baleares) y Viena (Austria) fue operado por la compañía aérea Niki Luftfahrt.
- 14 Durante el vuelo, se sirvió a HM un vaso de café caliente que, pese a estar colocado sobre la bandeja plegable situada delante de HM, se volcó sobre el muslo derecho y el pecho de GN, lo que produjo quemaduras de segundo grado a esta última.
- 15 No pudo determinarse si el vaso de café se había volcado debido a un defecto en la bandeja plegable sobre la que se había depositado o a las vibraciones del avión.
- 16 La demandante, representada a efectos legales por su padre, interpuso una demanda, sobre la base del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, en la que solicitaba que se condenase a la compañía aérea, actualmente en situación concursal, a reparar el perjuicio causado abonando un importe estimado de 8 500 euros.
- 17 Según la demandada, como no se había producido ningún accidente, no podían exigírsele responsabilidades en el sentido de dicha disposición. A su juicio, en efecto, no se había producido ningún incidente repentino e inesperado que causara el deslizamiento del vaso de café y el posterior derramamiento de su contenido. A su entender, el concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, exige que se materialice un riesgo típico de la aviación, requisito que, según ella, no se cumplía en el caso de autos.
- 18 Mediante sentencia de 15 de diciembre de 2015, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria) estimó la demanda de indemnización por daños y perjuicios de la demandante. Dicho órgano jurisdiccional consideró que los daños causados a GN tenían su origen en un accidente causado por un acontecimiento inhabitual y provocado desde el exterior.
- 19 Ese órgano jurisdiccional declaró que se materializó un riesgo típico de la aviación, porque, desde el punto de vista operativo, una aeronave presenta distintas inclinaciones que pueden provocar que objetos situados sobre una superficie horizontal del avión se deslicen sin que para ello sea necesaria una maniobra especial. El mismo órgano jurisdiccional declaró, igualmente, que no existía culpa de la demandada, porque servir bebidas calientes en recipientes que carecen de tapa es una práctica habitual y socialmente aceptada.
- 20 Mediante sentencia de 30 de agosto de 2016, el Oberlandesgericht Wien (Tribunal Superior Regional de Viena, Austria) revocó la resolución dictada en primera instancia. Según dicho órgano jurisdiccional, el artículo 17 del Convenio de Montreal solamente se aplicaba a los accidentes causados por un riesgo típico de la aviación y, en el caso de autos, la demandante no había podido demostrar tal extremo. En estas circunstancias, quedaba excluida la responsabilidad de la demandada.
- 21 La demandante interpuso entonces un recurso de casación ante el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) en el que solicitaba que se declarara la responsabilidad de la compañía aérea y la procedencia de su pretensión de reparación del perjuicio sufrido.
- 22 En opinión del órgano jurisdiccional remitente, la interpretación del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal es objeto de controversia en lo que respecta a la cuestión de si el concepto de «accidente», en el sentido de esta disposición, se limita a los casos en los que se materializa un riesgo típico de la aviación. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente expone dos enfoques interpretativos distintos.

- 23 De acuerdo con un primer enfoque, el concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, abarca únicamente las situaciones en las que se materializa un riesgo típico de la aviación. Según este enfoque, es necesario que se materialice un riesgo derivado de la naturaleza, del estado o de la explotación de la aeronave, o de una instalación aeronáutica que se utiliza para el embarque o el desembarque. Por tanto, los accidentes, como el del procedimiento principal, que no tienen ninguna relación con la actividad de transporte aéreo y que podrían producirse en otras circunstancias no pueden generar la responsabilidad de la compañía aérea, lo que supuestamente fue la intención de los Estados parte en el Convenio de Montreal. Por otra parte, en este caso, la carga de la prueba recae sobre la persona que alega haber sufrido el perjuicio. En el presente asunto, tal interpretación llevaría a desestimar el recurso interpuesto por la demandante, dado que no fue posible determinar la causa del accidente.
- 24 En cambio, según un segundo enfoque, no es necesario que se haya materializado un riesgo típico de la aviación para que se genere la responsabilidad de la compañía aérea. Este enfoque se basa en el tenor literal del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, que no establece tal requisito. Además, admitir esta exigencia vaciaría de contenido el régimen de responsabilidad previsto en dicha disposición. En efecto, casi todos los daños quedarían excluidos, ya que también podrían presentarse de manera similar en otras circunstancias de la vida. En cualquier caso, no hay razón para temer una responsabilidad ilimitada de la compañía aérea como consecuencia de tal planteamiento, en la medida en que, si concurre culpa del perjudicado, la compañía aérea puede quedar eximida de su responsabilidad, de conformidad con el artículo 20 del Convenio de Montreal.
- 25 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente precisa que una parte de la doctrina califica de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, el vertido de bebidas o platos calientes sobre el cuerpo de un pasajero. En el presente asunto, este enfoque llevaría a reconocer la responsabilidad de la demandada.
- 26 El órgano jurisdiccional remitente contempla, asimismo, como «solución intermedia», una interpretación del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal según la cual la responsabilidad se generaría por el mero 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 eximida de dicha responsabilidad, se haría recaer sobre la compañía aérea la carga de probar que no existe un vínculo con la explotación o la naturaleza de la aeronave. En el caso de autos, este enfoque también llevaría a reconocer la responsabilidad de la demandada en la medida en que no pudo identificarse la causa del accidente.
- 27 En estas circunstancias, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió 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?»

### **Sobre la cuestión prejudicial**

- 28 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «accidente», a efectos de dicha disposición, comprende una situación en la que un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros ha causado una lesión corporal a un pasajero, sin que sea necesario dilucidar si ese accidente deriva de un riesgo típico de la aviación.

- 29 Con carácter preliminar, debe recordarse que, en cuanto a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de pasajeros y de sus equipajes en el territorio de la Unión, el Reglamento n.º 2027/97, aplicable en el presente asunto, desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal. En particular, del artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento resulta que 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 (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 18).
- 30 Hay que precisar que el Convenio de Montreal, en vigor por lo que respecta a la Unión desde el 28 de junio de 2004, forma parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión a partir de esa fecha y, por tanto, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación (sentencia de 12 de abril de 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, apartados 19 y 20 y jurisprudencia citada).
- 31 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 codifica las reglas del Derecho internacional general y que, como tal, es vinculante para la Unión, precisa, a este respecto, que un Tratado deberá 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 (sentencia de 12 de abril de 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, apartado 21 y jurisprudencia citada).
- 32 Por otra parte, el Tribunal de Justicia ya ha señalado que los conceptos empleados en el Convenio de Montreal deben ser objeto de una interpretación uniforme y autónoma, de modo que el Tribunal de Justicia ha de tener en cuenta, al interpretarlos con carácter prejudicial, no los diferentes sentidos que se les pueda haber dado en los Derechos internos de los Estados miembros de la Unión, sino las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a esta (sentencia de 7 de noviembre de 2019, Guaitoli y otros, C-213/18, EU:C:2019:927, apartado 47).
- 33 En el presente asunto, del tenor del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal se desprende que, para que se genere la responsabilidad de la compañía aérea, el acontecimiento que ha causado la muerte o la lesión corporal del pasajero debe calificarse de «accidente» y haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.
- 34 Como no se ofrece ninguna definición del concepto de «accidente» en el Convenio de Montreal, hay que remitirse al sentido ordinario de este concepto en el contexto en el que se inscribe y a la luz del objeto y la finalidad que persigue dicho Convenio.
- 35 El sentido ordinario que se atribuye al concepto de «accidente» es el de un acontecimiento involuntario perjudicial imprevisto.
- 36 Por otra parte, según el párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados parte en ese Convenio, 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 párrafo quinto del preámbulo del Convenio de Montreal, que se preserve un «equilibrio de intereses equitativo», en especial en relación con los intereses de las compañías aéreas y de los pasajeros (véanse, en este sentido, las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartados 31 y 33, y de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros, C-410/11, EU:C:2012:747, apartados 29 y 30).

- 37 A este respecto, de los trabajos preparatorios que llevaron a la adopción del Convenio de Montreal se deduce que se ha preferido el concepto de «accidente» al concepto de «acontecimiento» propuesto en el proyecto inicial (véase, en particular, la opinión presentada por la International Union of Aviation Insurers, DCW Doc n.º 28, de 13 de mayo de 1999, y el *Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Esto se debe a que el término «acontecimiento» se consideraba demasiado amplio, pues comprendía cualquier circunstancia y podía fomentar la litigiosidad.
- 38 Por el contrario, a raíz del cambio de dicho término, se decidió suprimir la última frase del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, que establecía que la compañía aérea no era responsable en la medida en que la muerte o la lesión resultaran del estado de salud del pasajero. En efecto, se estimó, en esencia, que mantener dicha exención desequilibraría los intereses en juego en perjuicio del pasajero y que, en cualquier caso, dicho Convenio ya establecía una cláusula general de exención en su artículo 20.
- 39 Por esta razón, para preservar ese equilibrio, el Convenio de Montreal exime de responsabilidad a la compañía aérea en determinados supuestos o limita la obligación de reparación de esta. En efecto, el artículo 20 de dicho Convenio establece que, si la compañía aérea prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él, esta quedará exonerada, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto a dicho pasajero. Por otra parte, del artículo 21, apartado 1, de dicho Convenio se desprende que la compañía aérea no puede ni excluir ni limitar su responsabilidad respecto al daño previsto en el artículo 17, apartado 1, del mismo Convenio cuando dicho daño no supere un determinado umbral de indemnización. La compañía aérea solo puede excluir su responsabilidad por encima de ese umbral en virtud del apartado 2 de dicho artículo 21 si demuestra que el daño no ha sido causado por su negligencia o que ha sido causado únicamente por la negligencia de un tercero.
- 40 Estos límites permiten que los pasajeros sean indemnizados fácil y rápidamente sin que, no obstante, se imponga a los transportistas aéreos una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, o incluso paralizar, su actividad económica (véanse, en este sentido, las sentencias de 6 de mayo de 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, apartados 34 a 36; y de 22 de noviembre de 2012, *Espada Sánchez y otros*, C-410/11, EU:C:2012:747, apartado 30).
- 41 De ello se deduce que, como señala el Abogado General en el punto 60 de sus conclusiones, 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 no es conforme ni con el sentido ordinario del concepto de «accidente», contemplado en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, ni con los objetivos que este persigue.
- 42 Por otra parte, para evitar que se imponga a las compañías aéreas una carga de reparación excesiva, no es necesario limitar la obligación de reparación que incumbe a las compañías aéreas solo a los accidentes vinculados a un riesgo típico de la aviación. En efecto, como se ha señalado en el apartado 39 de la presente sentencia, estas compañías pueden excluir o limitar su responsabilidad.
- 43 En estas circunstancias, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal 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.

## Costas

- 44 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia sin ser partes del litigio principal no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

**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.**

Firmas