Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
presentadas el 26 de septiembre de 2019[1]

**Asunto C-532/18**

**GN, representada a efectos legales por HM,**
**contra**
**ZU, en su condición de liquidadora de Niki Luftfahrt GmbH**

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Convenio de Montreal — Artículo 17, apartado 1 — Responsabilidad de las compañías aéreas frente a los pasajeros — Concepto de "accidente" — Lesión corporal de un pasajero al derramarse una bebida caliente a bordo de un avión en vuelo»

## I. Introducción

1. La petición de decisión prejudicial planteada por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) versa sobre la interpretación del artículo 17, apartado 1, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional[2] (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), disposición que establece las condiciones en las que un pasajero que ha sufrido una lesión corporal durante un vuelo puede exigir responsabilidades a la compañía aérea que ha operado dicho vuelo.

2. Esta petición trae causa de un litigio entre una pasajera menor de edad, representada por su padre, y la responsable de la liquidación de una compañía aérea. La demandante en el litigio principal solicita una indemnización por las quemaduras que sufrió a consecuencia del derramamiento de una bebida caliente por motivos desconocidos durante un vuelo transfronterizo operado por esa compañía.

3. De forma novedosa, se solicita al Tribunal de Justicia que acote los límites del concepto de «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, en particular, a la luz de los criterios de aplicabilidad que ya han adoptado algunos órganos jurisdiccionales nacionales. Más concretamente se le interroga, en esencia, sobre si es necesario que el acontecimiento acaecido a bordo de un avión, además de ser repentino o inhabitual y externo al pasajero de que se trata, se deba también a un riesgo típico de la aviación o esté relacionado con ese transporte aéreo. Por los motivos que expondré en las presentes conclusiones, considero que únicamente es necesario que se cumplan los primeros de los criterios mencionados y no los últimos.

1 Lengua original: francés.

2 Dicho convenio, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de esta por la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38). Entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004.

## II. Marco jurídico

### *A. Convenio de Montreal*

4. El preámbulo del Convenio de Montreal expone en particular en su párrafo tercero que los Estados partes «reconoc[en] 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». Además, su párrafo quinto dispone que «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 del Convenio de Montreal, titulado «Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje», dispone, en su apartado 1, que «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. En virtud del artículo 20 de dicho Convenio, que lleva por título «Exoneración», «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 citado Convenio, que lleva por título «Indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros», tiene el siguiente tenor:

«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;

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 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, 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».

### *B. Derecho de la Unión*

9. Los considerandos 5 a 7 y 10 del Reglamento (CE) n.º 889/2002,[3] por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente,[4] están redactados del siguiente modo:

«(5) La Comunidad ha firmado el Convenio de Montreal manifestando su intención de convertirse en parte del acuerdo mediante su ratificación.

(6) Resulta necesario modificar el [Reglamento n.º 2027/97] a fin de ajustarlo a lo dispuesto en el Convenio de Montreal y crear de esta manera un sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo internacional.

(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.»

10. Según el artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97, en su versión modificada por el Reglamento n.º 889/2002 (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2027/97»), «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».

11. El artículo 2, apartado 2, del Reglamento n.º 2027/97 establece que «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. Según el artículo 3, apartado 1, del citado 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».

## III. Litigio principal, cuestión prejudicial y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

13. En el mes de agosto de 2015, la demandante en el litigio principal, que por aquel entonces tenía 6 años, tomó un vuelo entre España y Austria operado por la compañía aérea Niki Luftfahrt GmbH, sociedad austriaca.

14. La niña estaba sentada al lado de su padre, quien, durante el vuelo, recibió de la azafata un vaso sin tapa que contenía café caliente y lo depositó sobre la bandeja plegable situada ante él. A continuación, dicho recipiente resbaló y su contenido se derramó sobre la niña, que sufrió quemaduras de segundo grado en una parte del cuerpo. No pudo determinarse si el vaso de café había volcado debido a un defecto en la bandeja o a las vibraciones del avión.

3 Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO 2002, L 140, p. 2).

4 Reglamento del Consejo, de 9 de octubre de 1997 (DO 1997, L 285, p. 1).

15. La demandante en el litigio principal, representada a efectos legales por su padre, ha presentado una demanda en la que solicita que se condene a Niki Luftfahrt a reparar el perjuicio causado por el accidente acaecido durante ese vuelo abonando una indemnización por importe de 8 500 euros más los intereses y gastos, sobre la base del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal.

16. La administradora judicial de la compañía aérea, actualmente en concurso de acreedores, rechaza que exista responsabilidad y alega que no se produjo ningún accidente en el sentido de esta disposición, pues ningún «acontecimiento repentino e inesperado» provocó que el vaso de café volcara. En cualquier caso, a su entender, no se materializó un «riesgo típico de la aviación», es decir, habitual en ese tipo de transporte, a pesar de que es necesario que también se cumpla ese requisito.

17. Mediante resolución de 15 de diciembre de 2015, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria) estimó la pretensión de la demandante en el litigio principal. Dicho órgano jurisdiccional consideró que, en las circunstancias del asunto, se había producido un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, dado que el vaso de café había volcado a consecuencia de un «acontecimiento inhabitual y provocado desde el exterior». Asimismo, estimó que se materializó un «riesgo típico de la navegación aérea» 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. Por último, declaró que no existía culpa de la compañía aérea, dado que servir bebidas calientes en recipientes que carecen de tapa es una práctica habitual y socialmente aceptada.

18. Mediante sentencia de 30 de agosto de 2016, el Oberlandesgericht Wien (Tribunal Superior Regional de Viena, Austria) revocó la resolución dictada en primera instancia al considerar que no existía responsabilidad de la compañía aérea, dado que el artículo 17 del Convenio de Montreal únicamente cubre los accidentes causados por un «riesgo típico de la aviación» y que, en el presente caso, la demandante en el litigio principal no había podido demostrar ese extremo.

19. Tras interponerse ante él un recurso de casación contra dicha sentencia, mediante resolución de 26 de junio de 2018, recibida en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 14 de agosto de 2018, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear a dicho Tribunal la siguiente cuestión prejudicial:

«¿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?»

20. Han presentado observaciones escritas al Tribunal de Justicia la demandada en el litigio principal, el Gobierno polaco y la Comisión Europea. Durante la vista celebrada el 19 de junio de 2019, el Gobierno francés y la Comisión formularon observaciones orales.

## IV. Análisis

### *A. Observaciones preliminares*

21. En primer lugar, procede señalar que el órgano jurisdiccional remitente considera que el Convenio de Montreal es aplicable en las circunstancias del litigio principal por cuanto el hecho controvertido se produjo durante un vuelo de carácter internacional en el sentido del artículo 1 de dicho Convenio, puesto que el punto de partida y el punto de destino están situados en el territorio de dos Estados

partes.[5] A este respecto, ha de destacarse que, en los ámbitos cubiertos por el Convenio de Montreal, los Estados miembros de la Unión han transferido a esta sus competencias en materia de responsabilidad por los daños sufridos en caso de fallecimiento o lesiones de un pasajero[6] y que el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97 dispone que la responsabilidad frente a los pasajeros de una «compañía aérea comunitaria»,[7] como la que es parte en el presente asunto, se rige por todas las disposiciones del citado Convenio relativas a dicha responsabilidad.[8]

22. A continuación, procede recordar[9] que las disposiciones del Convenio de Montreal forman parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión,[10] de modo que el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse sobre su interpretación, según las reglas del Derecho internacional que obligan a la Unión y, en particular, de conformidad con el artículo 31 de la Convención de Viena,[11] que establece 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.[12] Además, a la luz del objeto del Convenio de Montreal, que es unificar las reglas relativas al transporte aéreo internacional, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que los términos que figuran en él «deben ser objeto de una interpretación uniforme y autónoma, no obstante los diferentes sentidos que se dan a dichos conceptos en los Derechos internos de los Estados parte en dicho Convenio».[13]

23. Por último, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, en el marco de un procedimiento prejudicial, incumbe en exclusiva a los órganos jurisdiccionales nacionales definir el marco fáctico y jurídico del litigio que deben resolver.[14] En este sentido conviene destacar que, en el presente asunto, ha quedado acreditado, según indica expresamente la cuestión prejudicial, que ha sido imposible determinar la causa por la que el vaso de café se derramó sobre la demandante en el litigio principal. Asimismo, de la resolución de remisión resulta que la objeción basada en la corresponsabilidad de la víctima, inicialmente propuesta por la demandada en el litigio principal, ya no es objeto del litigio nacional.[15] Por consiguiente, el Tribunal de Justicia debe pronunciarse sobre la interpretación que se le solicita partiendo de las consideraciones expuestas por el órgano jurisdiccional remitente.

5 A saber, respectivamente, el Reino de España y la República de Austria.

6 Véase, en ese sentido, el apartado 4 de la Declaración relativa a las competencias de la Comunidad Europea con respecto a los asuntos regulados por el Convenio de Montreal, que figura en el instrumento de aprobación de la Comunidad Europea, que fue depositado el 29 de abril de 2004 y en la siguiente dirección de Internet: https://www.icao.int/secretariat/legal/List %20of %20Parties/Mtl99_ES.pdf.

7 Expresión que el artículo 2, apartado 1, letra b), del citado Reglamento define como toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n.º 2407/92, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO 1992, L 240, p. 1), que fue derogado y sustituido, con efectos a partir del 1 de noviembre de 2008, por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO 2008, L 293, p. 3).

8 Véanse, en particular, las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), apartado 18; de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros (C-410/11, EU:C:2012:747), apartado 19; de 26 de febrero de 2015, Wucher Helicopter y Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122), apartado 35, y de 9 de septiembre de 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567), apartados 25 y ss.

9 Véanse asimismo mis conclusiones presentadas en el asunto Guaitoli y otros (C-213/18, EU:C:2019:524), punto 29.

10 A partir de la fecha de entrada en vigor indicada en la nota 2 de las presentes conclusiones.

11 Convención sobre el Derecho de los Tratados, celebrada en Viena el 23 de mayo de 1969 (*Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331).

12 Véanse, en particular, las sentencias de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros (C-410/11, EU:C:2012:747), apartados 20 a 22; de 17 de febrero de 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88), apartados 23 y 24, y de 12 de abril de 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252), apartados 19 a 22.

13 Véase, en ese sentido, la sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), apartados 21 y 22, relativa al concepto de «daño», que subyace al artículo 22, apartado 2, del citado Convenio.

14 Con arreglo al artículo 267 TFUE, basado en una clara separación de las funciones entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, toda apreciación de los hechos del litigio principal es competencia de dichos órganos jurisdiccionales (véanse, en particular, las sentencias de 19 de julio de 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, apartado 30, y de 7 de agosto de 2018, Prenninger y otros, C-329/17, EU:C:2018:640, apartado 27).

15 El órgano jurisdiccional remitente no ha precisado si el debate en el litigio principal ha versado sobre la eventual culpa de la menor lesionada y/o de su padre, que manipuló el vaso de café y que la representa en este procedimiento.

### *B. Sobre el concepto de «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal*

#### *1. Sobre el objeto de la cuestión prejudicial y las distintas tesis formuladas*

24. En el presente asunto, se solicita al Tribunal de Justicia, *en esencia*, que determine si el concepto de «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que incluye una situación en la que un vaso de café caliente, depositado en una bandeja plegable en un avión en vuelo, vuelca por una causa indeterminada y provoca quemaduras a un pasajero de modo que este puede exigir a la compañía aérea de que se trata, en virtud de la citada disposición, el pago de una indemnización por dicha lesión corporal.

25. Aunque la cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente está formulada refiriéndose a los hechos del litigio principal, considero no obstante preferible que el Tribunal de Justicia no se limite a aportar una respuesta que únicamente sea válida para este supuesto específico y aproveche la oportunidad que se le brinda para realizar una interpretación del citado concepto fijando criterios de apreciación abstractos y, por consiguiente, de alcance más general.[16] Ha de destacarse que el presente asunto es el primero en el que se solicita al Tribunal de Justicia que interprete ese concepto.

26. A este respecto, observo, como hace el órgano jurisdiccional remitente, que el Convenio de Montreal *no contiene ninguna definición* del concepto de «accidente», a pesar de que es evidente que el acaecimiento de dicho acontecimiento constituye un presupuesto imprescindible para que puedan exigirse responsabilidades a una compañía aérea sobre la base del artículo 17, apartado 1, del citado Convenio, en caso de que un pasajero sufra un daño físico (lesión corporal o fallecimiento).[17] Asimismo, dicho término figuraba en la disposición equivalente contenida en el artículo 17 del Convenio de Varsovia,[18] sustituido por el Convenio de Montreal,[19] y tampoco estaba definida en él.

27. Sin embargo, algunos órganos jurisdiccionales nacionales han desarrollado cierta jurisprudencia sobre el concepto de «accidente» en el sentido del Convenio de Varsovia o del Convenio de Montreal[20] a la que el órgano jurisdiccional remitente hace expresamente referencia. Ha de señalarse que, pese a las diferencias existentes entre el artículo 17 del Convenio de Varsovia y el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, considero que esta segunda disposición debe interpretarse, no obstante, también a la luz de las resoluciones referidas a la primera de ellas, dada la sustancial equivalencia entre ambas normas.[21]

16 En efecto, en el marco de la cooperación establecida mediante el artículo 267 TFUE entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, que deben cooperar directa y recíprocamente en la aplicación uniforme del Derecho de la Unión en todos los Estados miembros, el Tribunal de Justicia tiene la facultad de extraer de la cuestión prejudicial, a la luz de los datos facilitados por el órgano jurisdiccional nacional, los elementos del Derecho de la Unión que requieren una interpretación. Así, es posible admitir que, aunque de acuerdo con su tenor la cuestión prejudicial planteada parezca perseguir una aplicación directa del Derecho de la Unión al litigio principal, en realidad, el órgano jurisdiccional remitente desea que se interprete este Derecho a efectos del referido litigio (véanse, en particular, las sentencias de 18 de enero de 1979, van Wesemael y otros, 110/78 y 111/78, EU:C:1979:8, apartado 21; de 17 de noviembre de 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, apartado 21; de 8 de noviembre de 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, apartado 32, y de 13 de febrero de 2014, Crono Service y otros, C-419/12 y C-420/12, EU:C:2014:81, apartados 28 y 29).

17 Además, el artículo 2, apartado 2, del Reglamento n.º 2027/97 remite al Convenio de Montreal en lo que respecta a los términos incluidos en dicho Reglamento y no definidos en él, como es el caso del concepto de «accidente».

18 Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Ha de precisarse que el término «accidente» también se empleaba, sin más precisiones, en el artículo 30, apartado 2, de ese Convenio en relación con transportes aéreos que hubieran de ser ejecutados por diversos transportistas sucesivos, supuesto que no resulta pertinente en el presente asunto.

19 Véase el preámbulo y el artículo 55 del Convenio de Montreal.

20 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente hace referencia a Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen — Kommentar*, De Gruyter, Berlín, 2.ª ed., 2011, comentario del artículo 17 del Convenio de Montreal, en particular apartados 13 y ss.

21 Sobre dichas jurisprudencias nacionales, véanse asimismo los puntos 43 y ss. de las presentes conclusiones.

28. El órgano jurisdiccional remitente considera que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal es aplicable en el presente asunto por cuanto la lesión corporal de la demandante en el litigio principal se deriva, en los términos en los que se han expresado los correspondientes órganos jurisdiccionales nacionales, de un acontecimiento «repentino», de origen «externo» a la víctima y que le ocasionó un «daño inesperado». Subraya que el meollo del litigio principal consiste en determinar si el concepto de «accidente» en el sentido de esa disposición implica que, además de que concurran los criterios antes citados, es preciso que se materialice «*un riesgo típico de la aviación*».[22]

29. Dicho órgano jurisdiccional expone que existen *varios planteamientos* contrapuestos en lo que respecta a la necesidad de que se cumpla ese último criterio, a la luz de ciertas resoluciones dictadas por órganos jurisdiccionales de Estados partes en el Convenio de Varsovia y en el Convenio de Montreal y de diversas posturas doctrinales.

30. Conforme a un primer enfoque que, según el órgano jurisdiccional remitente, es mayoritario en la doctrina y la jurisprudencia alemanas,[23] el concepto de «accidente» de que se trata debería limitarse a las situaciones en las que se materializa un riesgo que se suele derivar de la naturaleza de la aeronave, de su estado o de su explotación,[24] o de una instalación aeronáutica que se utiliza con ocasión del embarque o desembarque. En su opinión, dicha interpretación encuentra apoyo en que la intención de los Estados partes en el Convenio de Montreal no fue que las compañías aéreas asumieran los riesgos generales de la vida cotidiana. Por consiguiente, recae sobre la persona que ha sufrido el daño la carga de probar que se ha materializado un riesgo que solo puede producirse en el ámbito del transporte aéreo. Pues bien, en el caso de autos, ante la imposibilidad de determinar la causa del hecho controvertido, dicha interpretación llevaría a desestimar las pretensiones de la demandante en el litigio principal.

31. En cambio, conforme a un segundo enfoque, no sería necesario acreditar que se ha materializado un riesgo típico de la aviación para poder invocar el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, a la luz del tenor literal de esa disposición, del régimen de responsabilidad que prevé y de la necesidad de preservar su eficacia. El órgano jurisdiccional remitente considera convincentes esos argumentos. Precisa que determinados autores han deducido de ello que puede considerarse un «accidente» que genera la responsabilidad de la compañía aérea, en particular, el derramamiento de una bebida caliente sobre el cuerpo de un pasajero.[25] En el litigio principal, esta interpretación llevaría a reconocer la responsabilidad de la compañía aérea.

32. Por último, el órgano jurisdiccional remitente plantea otro enfoque, que califica de «solución intermedia», conforme al cual la responsabilidad prevista en el artículo 17, apartado 1, se generaría por el mero hecho de que el acontecimiento de que se trate se hubiera producido a bordo del avión, o durante el embarque o desembarque, sin necesidad de que se hubiera materializado un riesgo típico de la aviación, toda vez que la compañía aérea conservaría la posibilidad de eludir dicha responsabilidad demostrando que no existe ningún vínculo con la naturaleza o explotación de la aeronave. En el presente asunto, esa interpretación también llevaría a apreciar la responsabilidad de la demandante en el litigio principal, puesto que no se ha podido identificar la causa del accidente controvertido.

22 El subrayado figura en el original en lengua alemana: «ein für die Luftfahrt typisches Risiko».

23 El órgano jurisdiccional remitente cita a Schmid, R., «Artikel 17», en *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Alemania, 2016, apartados 16 y 17 (véase también la versión en lengua inglesa, Schmid, R., «Article 17», en *Montreal Convention*, Kluwer, Países Bajos, 2006, apartados 16 y 17) y Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Colonia, 3.ª ed., 1998, apartado 331. Asimismo, se refiere a una sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) de 21 de noviembre de 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), destacando, no obstante, que dicha sentencia únicamente exige que exista un «vínculo» con un riesgo típico de la aviación. Véase la resolución del Landgericht Frankfurt (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort, Alemania) de 16 de diciembre de 2005 (NJW-RR 2006, 704), anterior a dicha sentencia, y la jurisprudencia citada por Führich, E., *Reiserecht — Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, Múnich, 2015, p. 1059.

24 Riesgo que puede derivarse, por ejemplo, de un cambio de altitud o de la velocidad del avión.

25 En ese sentido, la resolución de remisión cita a Reuschle, F., *op. cit.*, nota 20, apartado 15; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Viena, 2001, apartados 123 y 136 (véase también el informe sobre esa obra realizado por Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, p. 75), y Kehrberger, H.-P., «Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen — Eine Fallstudie», *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlín, 1997, apartados 129 y 130, sobre el artículo 17 del Convenio de Varsovia.

33. Las *observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia* en el presente asunto recogen estos distintos enfoques. La demandada en el litigio principal sostiene que únicamente puede imputarse responsabilidad a las compañías aéreas sobre la base del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal cuando el accidente, acontecimiento repentino e inesperado resultante de una actuación externa, ha sido provocado por un riesgo típico de la aviación. En su opinión, el riesgo de lesiones corporales debido al derramamiento de una bebida caliente también puede materializarse en el marco de la vida privada. [26]

34. En cambio, el Gobierno polaco excluye que sea preciso que se materialice un riesgo típico de la aviación si bien considera necesario que exista una relación de causalidad plausible entre el acontecimiento de que se trate —que debe ser repentino o inesperado y externo al pasajero— y el movimiento o explotación de la aeronave, relación que concurre en el caso de autos. [27]

35. Por su parte, el Gobierno francés y la Comisión [28] opinan que la situación controvertida en el litigio principal está efectivamente cubierta por el concepto de «accidente» en el sentido del citado artículo 17, apartado 1, pues se trata de un acontecimiento repentino, acaecido durante el transporte aéreo y externo a la víctima, sin que sea preciso acreditar que se ha materializado un riesgo típico de la aviación —tesis que mantiene la demandada en el litigio principal—, ni tan siquiera la existencia de una relación de causalidad con ese transporte —tesis que propugna el Gobierno polaco—. Yo también soy de esa opinión por los motivos que expondré a continuación, que se ajustan a las reglas de interpretación indicadas. [29]

### *2. Sobre la interpretación literal*

36. Para empezar, por lo que respecta al *tenor literal* del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, procede recordar [30] que solo son «auténticas» las seis versiones lingüísticas calificadas de tales, entre las que figuran tres que corresponden a las lenguas oficiales de la Unión, a saber, la inglesa, la española y la francesa. [31]

37. Según el artículo 17, 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».

38. De entrada procede señalar, como hace el órgano jurisdiccional remitente, que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal no establece ninguna exigencia en el sentido de que únicamente cabe apreciar la responsabilidad de una compañía aérea sobre la base de dicha disposición cuando el acontecimiento controvertido ha sido provocado por un riesgo típico de la aviación, como sostiene la demandada en el litigio principal, o cuando presenta una relación de causalidad con la

26 Para ilustrar en qué puede consistir un riesgo específicamente vinculado a la explotación de una aeronave, en contraposición con los riesgos generales de la vida cotidiana, la demandada en el litigio principal alude al derramamiento de una bebida caliente a consecuencia de turbulencias, un cambio de altitud de vuelo o de inclinación de la aeronave o un defecto de la bandeja, circunstancias que no han quedado acreditadas en el litigio principal.

27 Según el Gobierno polaco, dicha relación se deriva del hecho de que servir bebidas calientes durante un viaje es una práctica habitual de los transportistas, aéreos o de otro tipo, que puede formar parte del servicio de transporte o constituir una prestación adicional directamente vinculada a él.

28 Ha de precisarse que en la vista la Comisión explicitó su postura confirmando que compartía el punto de vista defendido por el Gobierno francés.

29 Véase el punto 22 de las presentes conclusiones.

30 Véanse asimismo mis conclusiones presentadas en el asunto Guaitoli y otros (C-213/18, EU:C:2019:524), punto 58.

31 Sobre la toma en consideración de las seis versiones lingüísticas en las que se adoptó el Convenio de Montreal (a saber, las lenguas inglesa, árabe, china, española, francesa y rusa), véanse las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), apartado 24, y de 17 de febrero de 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88), apartados 23 y 31 a 34.

naturaleza o la explotación de la aeronave, según propone el Gobierno polaco. Pues bien, considero que si los autores del citado Convenio hubieran tenido la intención de prever esos criterios restrictivos, lo habrían manifestado de forma explícita,[32] lo que no han hecho. Además, los trabajos preparatorios no dejan traslucir dicha intención.[33]

39. En el mismo sentido, conviene destacar, como hace el Gobierno francés, que se ha introducido una importante precisión en este artículo 17, apartado 1, con respecto a la disposición correspondiente del Convenio de Varsovia[34] que lo precedió, a saber, la expresión «por la sola razón»,[35] que pone de manifiesto la voluntad de sus autores de no supeditar la responsabilidad de la compañía aérea a ningún otro requisito distinto de que se haya producido un «accidente» en las circunstancias y con los efectos que se enuncian en el citado artículo 17, apartado 1. En mi opinión, de dicha precisión se desprende que el concepto de «accidente» en el sentido de esa disposición debe ser objeto de una interpretación que no limite su ámbito de aplicación material.

40. En lo que respecta a ese concepto, ha de observarse que la terminología empleada en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal sobre responsabilidad de la compañía aérea en caso de muerte o lesión de un pasajero difiere de la utilizada en el apartado 2 de ese mismo artículo y en el artículo 18 del mismo Convenio, relativos a la destrucción, pérdida o avería, respectivamente, del equipaje facturado y de carga. En efecto, a diferencia de lo que sucede con la primera disposición, las segundas no se refieren a un «accidente», sino al simple «hecho» que haya provocado los daños del equipaje facturado o la carga.[36] De dicha diferencia se desprende, en mi opinión, que, para que pueda aplicarse el artículo 17, apartado 1, no solo es preciso que el acontecimiento que haya ocasionado la muerte o las lesiones al pasajero se haya producido a bordo o durante el embarque o desembarque,[37] sino que además pueda ser calificado como «accidente» conforme a los criterios que el Tribunal de Justicia aún debe determinar.

41. A pesar de que el término «accidente» se utiliza en varias ocasiones en el Convenio de Montreal, no está definido en las demás disposiciones en las que también figura.[38] A lo sumo, el artículo 28 de ese Convenio, relativo a los pagos adelantados en caso de muerte o lesiones de los pasajeros, señala que tales daños deben derivarse de un «accidente de aviación»,[39] pero sin más precisiones.

32 Véase, a efectos comparativos, la detallada definición del término «accidente» recogida en el artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO 2010, L 295, p. 35), que, no obstante, en virtud de su artículo 1 y a diferencia del Convenio de Montreal, no se aplica a la responsabilidad de las compañías aéreas.

33 El órgano jurisdiccional remitente observa que, cuando se redactó el Convenio de Montreal, no se quiso establecer una limitación referida a los casos en los que se materializa un riesgo típico de la aviación y se remite a la sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal), citada en la nota 23. El apartado 21 de esa sentencia establece que, según se desprende de las actas de la conferencia internacional que dio lugar a la adopción de dicho Convenio, para apreciar la existencia de un accidente, no se impuso como condición que se materializase un riesgo típico de la aviación.

34 El artículo 17 del Convenio de Varsovia disponía que «el porteador es responsable del daño ocasionado, que en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, *cuando* el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque» (el subrayado es mío).

35 Esta expresión figura tanto en la versión en lengua francesa del artículo 17 del Convenio de Montreal como en sus versiones en lengua inglesa («upon condition only») y en lengua española («por la sola razón»).

36 Así ocurre tanto en la versión en lengua francesa del Convenio de Montreal como en la versión en lengua inglesa (en la que figuran los términos «accident» y «event») y en lengua española (en la que figuran los términos «accidente» y «hecho»).

37 Conviene destacar que el arco temporal que cubre el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal es más largo que la duración del vuelo propiamente dicho, que abarca desde el despegue de la aeronave hasta su aterrizaje.

38 A saber, el artículo 28 (titulado «Pagos adelantados»), los apartados 2 y 3 del artículo 33 (titulado «Jurisdicción») y el apartado 2 del artículo 36 (que lleva por título «Transporte sucesivo») del Convenio de Montreal.

39 Lo mismo ocurre con las versiones en lengua inglesa («aircraft accidents») y en lengua española («accidente de aviación»). Según Reuschle, F., *op. cit.*, nota 20, apartado 26, es preciso distinguir los accidentes de la propia aeronave (por ejemplo, su caída), objeto del artículo 28 del Convenio de Montreal, y los accidentes que se producen a bordo de la aeronave, aunque el concepto de «accidente» en el sentido de su artículo 17 comprende ambos tipos de accidente. Estoy de acuerdo con esta consideración, pero en las presentes conclusiones no me pronunciaré sobre el artículo 28.

42. Conviene recordar que, de conformidad con el artículo 31 del Convenio de Viena, el concepto de «accidente» recogido en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse teniendo en cuenta el «sentido corriente que haya de atribuirse [al término de que se trate]».

43. A este respecto, al igual que el órgano jurisdiccional remitente y todas las demás partes que han presentado observaciones en el presente asunto, considero que procede tener en cuenta la interpretación de ese concepto que han adoptado diversos *órganos jurisdiccionales de Estados partes* del Convenio de Varsovia o del Convenio de Montreal [40] para inspirarse, en su caso, en dichos precedentes jurisprudenciales, aunque el Tribunal de Justicia no esté vinculado por ellos.

44. En primer lugar, conviene señalar que, pese a la existencia de diferencias en los términos escogidos por los jueces nacionales, algunos criterios han sido considerados en amplia medida pertinentes a efectos del concepto de «accidente» que figura en el artículo 17 del Convenio de Varsovia y en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. Según dichos órganos jurisdiccionales, en esencia, la víctima debe demostrar que el acontecimiento acaecido durante el transporte aéreo, bien a borde de la aeronave, bien durante las operaciones de embarque y desembarque, y que ha ocasionado el daño físico alegado, por un lado, fue «repentino» o «inhabitual» y, por otro lado, «externo» al pasajero de que se trata. [41] Dicho de otro modo, no puede considerarse «accidente» un hecho perjudicial que sea consecuencia de reacciones propias de la víctima al funcionamiento habitual, normal y previsible de la aeronave o que ha sido provocado por el estado de salud preexistente de la víctima. El consenso en torno a esos factores de apreciación se desprende, en particular, [42] de la jurisprudencia americana, [43] de la jurisprudencia alemana [44] y de la jurisprudencia francesa. [45] Las observaciones presentadas en este asunto también coinciden sobre esa cuestión.

45. Considero que resultaría útil para el Tribunal de Justicia tener en cuenta en el presente asunto esos mismos criterios, plenamente conformes con la definición corriente del término de que se trata, [46] para delimitar las situaciones que pueden calificarse como «accidentes» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. A ese respecto conviene recordar que el órgano jurisdiccional remitente ha estimado, acertadamente en mi opinión, que en circunstancias como las del litigio

40 Véanse los puntos 27 y ss. de las presentes conclusiones.

41 Procede destacar que no hay que confundir la comprobación de que el daño invocado no se debe a una predisposición del pasajero, que se efectúa en el momento de la eventual calificación del acontecimiento controvertido como «accidente» que puede fundamentar la responsabilidad de la compañía aérea —en virtud del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal—, con la cuestión posterior de determinar si ha quedado acreditado, en defensa del demandado, que dicho pasajero contribuyó de forma activa o por omisión a causar su propio daño, de modo que la compañía aérea podría quedar exonerada de responsabilidad —en virtud del artículo 20 de dicho Convenio—.

42 Véase también Mercadal, B., «Transports aériens», *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, París, 2000, apartados 110 y ss.; Grigorieff, C.-I., «Le régime d'indemnisation de la Convention de Montréal», *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, n.º 4, pp. 662 a 665, y Letacq, F., «Fascicule 925», *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, París, 2018, apartado 70.

43 Véase, básicamente, la sentencia del U.S. Supreme Court (Tribunal Supremo de los Estados Unidos de América), de 4 de marzo de 1985, Air France v. Saks [470 U.S. 392 (1985), accesible desde la siguiente dirección de Internet: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. Esa sentencia paradigmática establece que el concepto de «accidente» en el sentido del artículo 17 del Convenio de Varsovia, que fue «drafted in French by continental jurists», abarca «an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger» y no los supuestos en los que «the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft» y que «any injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger» (el subrayado es mío).

44 Véanse, en particular, las resoluciones alemanas citadas por Reuschle, F., *op. cit.*, nota 20, apartado 13.

45 Además de las resoluciones francesas citadas por los autores *op. cit.*, nota 42, véase la sentencia de la Cour de cassation (Tribunal de Casación, Francia), 1.ª sala de lo civil, de 15 de enero de 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, y los precedentes jurisprudenciales indicados en la dirección de Internet siguiente: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 La palabra «accidente» proviene del término latino «*accidens*: que se produce fortuitamente» y se define como un «acontecimiento o hecho involuntario perjudicial imprevisto» según Cornu, G. y otros, *Vocabulaire juridique*, 12.ª ed., PUF, París, 2018, p. 11, o «[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm» según la Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

principal concurren todos los requisitos arriba indicados.[47] Asimismo, otros órganos jurisdiccionales nacionales, sobre todo estadounidenses,[48] han considerado que el derramamiento de una bebida caliente sobre un pasajero a bordo de una aeronave constituye un «accidente» en el sentido del artículo 17 del Convenio de Varsovia.

46. En segundo lugar, como se indica en la resolución de remisión, existe, por el contrario, cierta controversia sobre si, en virtud de dichas disposiciones, debe exigirse que se cumpla un criterio adicional relativo a la existencia de un «riesgo típico de la aviación». La demandada en el litigio principal alega que la jurisprudencia austriaca[49] ha adoptado ese criterio, pero el órgano jurisdiccional remitente duda de que esa postura sea acertada, fundamentalmente a la luz de la evolución de la jurisprudencia alemana tendente a matizar la importancia atribuida a ese elemento.[50] Asimismo, en la jurisprudencia americana, aunque algunos órganos jurisdiccionales han aplicado un criterio de ese tipo,[51] el Tribunal Supremo y otros tribunales no han optado por ese enfoque restrictivo.[52] Por último, es preciso destacar que la jurisprudencia francesa ha exigido en ocasiones que existiera un riesgo típico de la aviación a efectos del artículo 17 del Convenio de Varsovia, aunque no desde la perspectiva del concepto de «accidente», pero que ese enfoque ya ha sido superado.[53]

47. Por mi parte, como ya señalé desde un principio,[54] considero que la exigencia de ese riesgo, cuya aceptación en la jurisprudencia me parece limitada, no está plasmada en modo alguno en los términos utilizados en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. Mi opinión se ve reforzada por los objetivos que persigue esa disposición.

### *3. Sobre la interpretación teleológica*

48. Al igual que el órgano jurisdiccional remitente y el Gobierno francés,[55] no creo que sea conforme con los objetivos del Convenio de Montreal, y, en particular, de su artículo 17, apartado 1, exigir a la persona que solicita una indemnización por los daños físicos que ha sufrido sobre la base de dicha disposición que demuestre la existencia de un «riesgo típico de la aviación» o de una relación de causalidad plausible con ese transporte, condiciones que, según la demandada en el litigio principal y el Gobierno polaco, respectivamente, deberían cumplirse para poder calificar un acontecimiento como «accidente» en el sentido de esa disposición.

47 Véase el punto 28 de las presentes conclusiones.

48 Véanse, entre otras, las sentencias del U.S. District Court of Puerto Rico (Tribunal Federal de Distrito de Puerto Rico, Estados Unidos), de 17 de junio de 1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), accesible desde la siguiente dirección de Internet: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], y del U.S. District Court of California (Tribunal Federal de Distrito de California, Estados Unidos), de 15 de mayo de 2007, Wipranik v. Air Canada, y otros [2007 WL 2441066, accesible desde la siguiente dirección de Internet: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf].

49 En este sentido, la demandada en el litigio principal cita una sentencia del Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal), de 2 de julio de 2015 (2 Ob 58/15s, accesible desde la siguiente dirección de Internet: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Véanse las consideraciones de dicho órgano jurisdiccional expuestas en las notas 23 y 33 de las presentes conclusiones.

51 Véanse, en particular, la sentencia del U.S. District Court of New York (Tribunal Federal de Distrito de Nueva York, Estados Unidos), de 10 de enero de 2017, Lee v. Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), accesible desde la siguiente dirección de Internet: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], y la jurisprudencia citada por Naveau, J., Godfroid, M., y Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruselas, 2.ª ed., 2006, apartado 214.

52 Véase la sentencia citada en la nota 43 y la jurisprudencia citada por Tompkins, G.N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States — From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Países Bajos, 2010, apartados 8.5.5 y 8.9.1 a 8.9.17, y por Diederiks-Verschoor, I.H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Países Bajos, 2012, pp. 153 a 160.

53 Mercadal, B., *op. cit.*, nota 42, apartados 117 a 124, y Letacq, F., *op. cit.*, nota 42, apartado 57, exponen que anteriormente en Francia se exigía la existencia de riesgos típicos de la navegación y de la explotación aéreas para caracterizar las operaciones de embarque y desembarque en el sentido del citado artículo 17, pero que dicho criterio ha sido abandonado como en los países anglosajones.

54 Véase el punto 38 de las presentes conclusiones.

55 Véanse también, en el mismo sentido, los autores *op. cit.*, nota 25.

49. En primer lugar, procede señalar que el Convenio de Montreal tiene por objeto *uniformizar* las reglas aplicables en las materias cubiertas por su ámbito de aplicación y, más concretamente en lo que respecta a este asunto, en materia de responsabilidad de las compañías aéreas. El quinto párrafo de su preámbulo indica que los Estados partes de dicho instrumento pretendían lograr «una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio» y, por consiguiente, reforzar el sistema uniforme anteriormente instaurado por el Convenio de Varsovia. [56] Además, el artículo 29 del Convenio de Montreal dispone que las acciones de indemnización de daños, incluidas las basadas en su artículo 17, apartado 1, solamente podrán iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en dicho Convenio, lo cual excluye la aplicación de las reglas de Derecho nacional que rigen la responsabilidad de las compañías aéreas comprendidas en su ámbito de aplicación. [57]

50. Por tanto, creo que no conviene adoptar una interpretación del concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, que tenga por efecto supeditar las acciones basadas en esa disposición a condiciones restrictivas no deseadas por los autores de dicho Convenio, ni siquiera de forma implícita, como la exigencia de un «riesgo típico de la aviación» o de una relación de causalidad con ese tipo de transporte. Este planteamiento queda corroborado, en mi opinión, por las indicaciones que figuran en el preámbulo del Reglamento n.º 889/2002 y, más concretamente, en su considerando 7, según el cual las disposiciones del Convenio de Montreal con fines de protección deben interpretarse de un modo favorable para los pasajeros y las personas a su cargo. [58]

51. A este respecto ha de recordarse que el Tribunal de Justicia ya ha declarado en repetidas ocasiones que del preámbulo del Convenio de Montreal [59] se desprende que los Estados partes en ese Convenio tuvieron por objetivo, *desde el punto de vista material*, «asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y […] una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución», así como «lograr un equilibrio de intereses equitativo». En consecuencia, los citados Estados adoptaron un régimen de responsabilidad estricta de las compañías aéreas, [60] velando simultáneamente por mantener el equilibrio entre los intereses de las compañías aéreas y los de los pasajeros. [61]

52. Pues bien, admitir que el acontecimiento que causa un daño cubierto por el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal deba presentar características propias del transporte aéreo supondría limitar los derechos del pasajero, o incluso privarle de ellos, por las consecuencias que dicho criterio tendría no ya sobre la carga de la prueba sino también sobre el efecto útil de la citada disposición.

53. En efecto, por un lado, como la persona perjudicada no tiene acceso a todos los datos técnicos sobre la navegación de la aeronave o la explotación aérea, de los que únicamente dispone la compañía aérea, le resultaría excesivamente difícil probar la existencia de un riesgo típico de la aviación o incluso de una relación de causalidad con esta para poder solicitar una indemnización sobre la base de dicho artículo 17, apartado 1.

56 Sobre el refuerzo de la protección de los pasajeros, véase el punto 59 de las presentes conclusiones.

57 Dicho artículo 29 establece una excepción al principio de exclusividad del régimen que instaura el citado convenio, sometiendo a las reglas de Derecho nacional aplicables al litigio las cuestiones relativas a «qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos».

58 Véanse los extractos de dicho preámbulo citados en el punto 9 de las presentes conclusiones.

59 Más concretamente, a la luz de los párrafos tercero y quinto de dicho preámbulo.

60 Me referiré al contenido de dicho régimen en los puntos 56 y ss. de las presentes conclusiones.

61 Véanse las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), apartados 30 y ss.; de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros (C-410/11, EU:C:2012:747), apartados 29 y 30; de 17 de febrero de 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88), apartados 38 y 48, y de 12 de abril de 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252), apartados 34 y 43.

54. Por otra parte, la regla prevista en dicho artículo quedaría ampliamente vaciada de contenido si se aplicasen tales exigencias, pues numerosos acontecimientos dañosos deberían ser excluidos del concepto de «accidente» en el sentido de dicha disposición al poder producirse de un modo similar en circunstancias distintas a las propias del transporte aéreo, es decir, en la vida cotidiana. Esta exclusión daría lugar a una importante reducción de los supuestos en los que pueden exigirse responsabilidades a una compañía aérea sobre la base de dicha disposición, circunscribiéndolos a los incidentes más graves del transporte aéreo, como fuertes turbulencias o que se estrelle una aeronave.

55. Las anteriores consideraciones referidas al tenor literal del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal y a sus objetivos quedan corroboradas por un análisis del contexto en el que se inscribe dicha disposición.

*4. Sobre la interpretación contextual*

56. Para interpretar el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, y más concretamente el concepto de «accidente» que consta en él, es preciso, desde mi punto de vista, como se afirma en la resolución de remisión y en todas las observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia, tener en cuenta el *régimen de responsabilidad* de las compañías aéreas que se deriva de dicha disposición, en relación con otras disposiciones de ese mismo Convenio.

57. En virtud del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero, la compañía aérea es responsable de pleno Derecho por la sola razón de que el accidente se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.[62] Además, el artículo 21 del citado Convenio establece, en su apartado 1, que cuando el daño exceda de un determinado umbral de indemnización,[63] como sucede en el caso de autos,[64] el transportista no puede eludir su responsabilidad objetiva y, en su apartado 2, que, por encima de ese umbral, puede eximirse de responsabilidad por culpa presunta si demuestra bien que el daño no puede achacarse a la compañía aérea o a sus dependientes o agentes, bien que el daño es exclusivamente imputable a un tercero. Por último, de conformidad con el artículo 20 de ese mismo Convenio, en los dos supuestos mencionados en el artículo 21, la compañía puede limitar o incluso excluir su responsabilidad si demuestra la culpa de la persona perjudicada, que ha quedado excluida en el litigio principal.[65]

58. De todas esas disposiciones se desprende que los autores del Convenio de Montreal previeron un régimen de responsabilidad favorable al pasajero perjudicado, pues este no está obligado a demostrar la culpa de la compañía aérea, sus dependientes o agentes, sino únicamente el daño que ha sufrido y la relación de causalidad entre dicho daño y el hecho generador calificado como «accidente». En las disposiciones antes citadas no se alude en modo alguno a la necesidad de que el pasajero demuestre que se ha materializado un riesgo típico de la aviación o que el acontecimiento dañoso está directamente relacionado con ese transporte aéreo, al ser inherente a la naturaleza o explotación de la aeronave. En su defensa, la compañía aérea solo puede intentar mitigar su responsabilidad o eximirse de ella completamente en una fase posterior, una vez apreciada la existencia de un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, aportando, de modo suficiente en Derecho, las pruebas exigidas en particular en el artículo 20 de ese mismo instrumento.

62 En relación con la expresión «por la sola razón» empleada en esa disposición, véase el punto 39 de las presentes conclusiones.

63 A saber, 100 000 derechos especiales de giro (DEG) por pasajero, importe que se incrementó hasta los 113 100 DEG a partir del 30 de diciembre de 2009 (en relación con ese sistema de doble nivel y de la revisión del umbral pertinente, véase la guía accesible desde la siguiente dirección de Internet: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative %20Packages/mtl99_fr.pdf). Conviene especificar que el artículo 23 del citado Convenio dispone que, en caso de acción judicial, la conversión en la moneda de un Estado que, como la República de Austria, es miembro del Fondo Monetario Internacional (FMI), debe efectuarse por el valor en DEG calculado conforme al método de valoración habitualmente aplicado por el FMI, vigente en la fecha de la sentencia y publicado en su sitio de Internet (véase https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 A la luz del importe de la indemnización solicitada (véase el punto 15 de las presentes conclusiones).

65 Véase el punto 23 de las presentes conclusiones.

59. Asimismo, *si se pone en perspectiva* el régimen de responsabilidad actualmente resultante del Convenio de Montreal en caso de accidente que provoque la muerte o una lesión corporal, con respecto al régimen que preveía el Convenio de Varsovia, queda particularmente patente la intención de reforzar la protección de los pasajeros que presidió la adopción de ese instrumento más reciente.[66] En efecto, en ese supuesto el Convenio de Varsovia únicamente preveía una responsabilidad por culpa presunta de la compañía aérea[67] que se ha transformado en una responsabilidad concebida de un modo más estricto en el Convenio de Montreal. Además, el Convenio de Varsovia establecía un límite al importe de la indemnización que podían adeudar eventualmente las compañías aéreas[68] que ha desaparecido en el Convenio de Montreal. Esta voluntad de endurecer el régimen aplicable a la responsabilidad de las compañías aéreas para indemnizar en mayor medida los daños físicos (muerte o lesión corporal) de los pasajeros también está plasmada, en particular, en el preámbulo del Reglamento n.º 889/2002.[69]

60. Esa evolución respalda mi opinión de que el concepto de «accidente» que figura en el artículo 17, apartado 1, no puede interpretarse en el sentido de que exige la existencia de un riesgo típico de la aviación o de una relación directa con este, criterios que no son conformes ni con el sentido corriente de ese concepto, ni con los objetivos del Convenio de Montreal, ni con el contenido del régimen de responsabilidad que ese Convenio establece. Por tanto, opino que circunstancias como las que constituyen el objeto del litigio principal pueden estar comprendidas en ese concepto, según parece estimar asimismo el órgano jurisdiccional remitente.

61. En conclusión, considero que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que constituye un «accidente» que puede generar la responsabilidad de la compañía aérea en virtud de dicha disposición cualquier acontecimiento que haya ocasionado la muerte o lesiones corporales a un pasajero y que se haya producido a bordo de la aeronave o durante operaciones de embarque o desembarque, que sea repentino o inhabitual y externo al pasajero de que se trate, sin que sea necesario determinar si dicho acontecimiento se ha debido a un riesgo típico de la aviación o está directamente relacionado con ese transporte aéreo.

## V. Conclusión

62. En virtud de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la cuestión prejudicial planteada por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) del siguiente modo:

«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 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea por la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, debe interpretarse en el sentido de que constituye un “accidente” que puede generar la responsabilidad de la compañía aérea en virtud de dicha disposición cualquier acontecimiento que haya ocasionado la

66 Véase también, en el mismo sentido, el apartado 21 de la sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) citada en la nota 23.

67 Véase el artículo 17 del Convenio de Varsovia, en relación con su artículo 20, que establecía que la presunción de responsabilidad de la compañía aérea podía refutarse.

68 De conformidad con el artículo 22, apartado 1, del Convenio de Varsovia. Sobre la revisión de los umbrales inicialmente fijados véase Grigorieff, C.-I., *op. cit.*, nota 42, pp. 653 a 656.

69 Los considerandos 7 y 10 de este Reglamento establecen que «[dicho] Reglamento y el Convenio de Montreal refuerzan la protección de los pasajeros y las personas a su cargo» y que «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». La considerable mejora del régimen de indemnización de los pasajeros víctimas de accidentes aéreos, sobre todo en lo que respecta a la carga de la prueba, también ha tenido eco en ciertos informes oficiales publicados en Francia y Suiza respectivamente, accesibles desde las siguientes direcciones de Internet: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf y https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

muerte o lesiones corporales a un pasajero y que se haya producido a bordo de la aeronave o durante operaciones de embarque o desembarque, que sea repentino o inhabitual y externo al pasajero de que se trate, sin que sea necesario determinar si dicho acontecimiento se ha debido a un riesgo típico de la aviación o está directamente relacionado con ese transporte aéreo.»