



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 163/19
Luxemburgo, 19 de diciembre de 2019

Sentencia en el asunto C-532/18
Niki Luftfahrt

Una compañía aérea es responsable de los daños ocasionados por un vaso de café caliente que se derrama

No es necesario que este accidente esté relacionado con un riesgo típico de la aviación

Mediante su sentencia dictada hoy, el Tribunal de Justicia precisa que para que una compañía aérea sea considerada responsable de las quemaduras causadas al derramarse un café caliente durante un vuelo por razones desconocidas no es necesario que se haya materializado un riesgo típico de la aviación.

En este asunto, una niña reclama una indemnización por daños y perjuicios a la compañía aérea austriaca Niki Luftfahrt GmbH (en situación concursal) por las quemaduras que sufrió cuando, en un vuelo de Palma de Mallorca (España) a Viena (Austria), el vaso de café caliente que se le había servido a su padre y que estaba colocado sobre la bandeja plegable de éste volcó por razones desconocidas. La compañía aérea alega no ser responsable porque, según ella, no se ha producido un accidente en el sentido del Convenio de Montreal,¹ que regula la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. Según dicha compañía, este concepto exige que se materialice un riesgo típico de la aviación, requisito que no se cumple en el presente asunto. De hecho, no ha podido determinarse si el vaso de café se volcó por un defecto de la bandeja plegable o por las vibraciones del avión. El Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) ha solicitado al Tribunal de Justicia que precise el concepto de «accidente» en el sentido del Convenio de Montreal, donde no aparece definido.

Según el Tribunal de Justicia, el sentido ordinario que se atribuye al concepto de «accidente» es el de un acontecimiento involuntario, perjudicial e imprevisto. Por otra parte, el Tribunal de Justicia declara, en particular, 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».

El Tribunal de Justicia 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 supeditada a que el daño esté causado 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. Recuerda que el Convenio de Montreal permite a las compañías aéreas excluir o limitar su responsabilidad. Efectivamente, 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. Además, la compañía aérea puede limitar su responsabilidad a 100 000 «derechos especiales de giro»² 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.

¹ 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), que entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004. Este Convenio forma parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión.

² De conformidad con la definición del Fondo Monetario Internacional (FMI). Según el FMI, a principios del mes de diciembre de 2019 un derecho especial de giro correspondía aproximadamente a 1,24 euros.

Por todo ello, el Tribunal de Justicia 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.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en «[Europe by Satellite](#)» ☎
(+32) 2 2964106*