

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. NICHOLAS EMILIOU
presentadas el 12 de enero de 2023 (1)

Asunto C-510/21

**DB
contra
Austrian Airlines AG**

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

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Convenio de Montreal — Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de muerte o de lesión corporal sufrida por un pasajero — Exclusividad del Convenio — Artículo 29 — Ámbito de aplicación — Reclamaciones por lesiones corporales sufridas por pasajeros a consecuencia de “accidentes”, en el sentido del artículo 17, apartado 1 — Demanda de indemnización, basada en normas nacionales en materia de responsabilidad civil, referida a lesiones supuestamente causadas por primeros auxilios inadecuados dispensados por los asistentes de vuelo tras un accidente — Nexo causal suficiente entre las lesiones y el accidente — Reclamación que se rige exclusivamente por el artículo 17, apartado 1 — Reclamación vedada por el Convenio»

I. Introducción

1. El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (2) (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal») y su precursor, el Convenio de Varsovia, (3) han sido objeto, durante sus muchos años de aplicación, de considerable controversia judicial. Una cuestión de entre las que constituyen el punto central de debate es en qué medida dichos Convenios, que se refieren fundamentalmente a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de muerte o lesiones corporales sufridas por los pasajeros, impiden — o, por usar otro término, «vedan» — las reclamaciones de indemnización que estén basadas en el Derecho interno y no en sus disposiciones.

2. Esa controversia vuelve a suscitarse en el presente asunto, que tiene por objeto una acción por daños y perjuicios presentada por DB contra Austrian Airlines AG (en lo sucesivo, «Austrian Airlines»). Con base en las normas austriacas en materia de responsabilidad, DB solicita una indemnización por las lesiones que sufrió siendo pasajero de un vuelo internacional realizado por dicha aerolínea, supuestamente como consecuencia de que los asistentes de vuelo no le dispensaran primeros auxilios adecuados después de que una

jarra de café hirviendo se derramara sobre él durante el vuelo. Dado que no fundamentó su demanda en el Convenio de Montreal y toda vez que, en cualquier caso, incoó el procedimiento una vez extinguido el plazo de prescripción previsto en ese Convenio, pero dentro del plazo más largo establecido por el Derecho austriaco para el ejercicio de acciones por responsabilidad civil, el tema determinante que subyace en las dos cuestiones prejudiciales que el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) ha planteado al Tribunal de Justicia es si ese Convenio veda tal demanda. En las presentes conclusiones expondré las razones por las que efectivamente es así.

II. Marco jurídico

A. Convenio de Montreal

3. El tercer párrafo de la exposición de motivos del Convenio de Montreal indica que los Estados parte «[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 quinto párrafo de la exposición de motivos del citado Convenio establece 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, que lleva por título «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. De conformidad con el artículo 29 de dicho Convenio, «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. [...]».

7. El artículo 35 del mismo Convenio, que lleva por título «Plazo para las acciones», establece, en su apartado 1, que «el derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino [...]».

B. Derecho de la Unión

8. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, (4) en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 (5) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2027/97»), dispone que «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. Hechos, procedimiento principal y cuestiones prejudiciales

9. El 18 de diciembre de 2019, DB viajó de Tel Aviv (Israel) a Viena (Austria) en un vuelo efectuado por Austrian Airlines con arreglo a un contrato de transporte aéreo celebrado con dicha sociedad.

10. Durante el vuelo, una jarra de café cayó de un carrito de bebidas y comidas empujado por el personal de vuelo entre las filas de asientos. A causa de ello, se derramó café caliente quemando a DB. Posteriormente, los asistentes de vuelo le dispensaron primeros auxilios (6) para curar las heridas producidas.

11. El 31 de mayo de 2019, DB presentó ante el Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena, Austria) una demanda contra Austrian Airlines, basada en las normas austriacas en materia de responsabilidad civil y dentro del plazo de tres años previsto al efecto, (7) en virtud de la cual solicitó una indemnización por daños y perjuicios por importe de 10 196 euros y que se declarase que la compañía aérea era responsable de cualquier lesión futura que se derivara de ese incidente. En esencia, DB alegó que sufrió quemaduras graves y que, con arreglo al Derecho austriaco, Austrian Airlines no solo debería ser responsable por la falta de diligencia de sus trabajadores, que dio lugar a la caída de la jarra, sino también por el hecho de que los primeros auxilios que le fueron dispensados por sus heridas posteriormente fueran supuestamente insuficientes e inadecuados. (8)

12. Mediante sentencia de 17 de junio de 2020, el Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena) desestimó la demanda en su integridad. En esencia, dicho órgano jurisdiccional consideró que la demanda en cuestión se regía en exclusiva por el Convenio de Varsovia y que, de acuerdo con ese instrumento, había prescrito. En efecto, de conformidad con el artículo 29 de dicho Convenio, cualquier reclamación de indemnización dirigida contra una compañía aérea está sujeta a un plazo de prescripción de dos años y DB había iniciado el procedimiento una vez extinguido ese plazo.

13. Mediante sentencia de 28 de octubre de 2020, el Oberlandesgericht Wien (Tribunal Superior Regional de Viena, Austria) ratificó esa decisión. Considerando que el Convenio de Montreal resultaba aplicable a los hechos en cuestión, (9) declaró que la demanda de DB estaba comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 17, apartado 1, de dicho Convenio. En efecto, debía entenderse que las lesiones de DB habían sido causadas por un «accidente» que se produjo a bordo de la aeronave, en el sentido de dicha disposición, a saber, la caída de una jarra de café hirviendo, aunque tales lesiones podrían haberse mitigado o evitado mediante una correcta dispensación de primeros auxilios. Por lo tanto, tal acción había prescrito pues se había ejercido fuera del plazo de prescripción de dos años establecido en el artículo 35 de ese Convenio.

14. DB recurrió en casación esa sentencia ante el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal). Pese a admitir que la caída de la jarra de café constituyó un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, **DB adujo que los primeros auxilios, supuestamente inadecuados, que le fueron dispensados posteriormente por sus lesiones, constituían un motivo independiente y autónomo de daños que no quedaba comprendido en el ámbito de dicha disposición.** Por lo tanto, en la medida en que su demanda estaba basada en ese motivo en particular, no se regía por dicho Convenio, sino por la legislación austriaca conforme a la cual su acción no había prescrito.

15. En estas circunstancias, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1. ¿Los primeros auxilios a bordo de la aeronave, posteriores a un accidente en el sentido del artículo 17, apartado 1, del [Convenio de Montreal], que conducen a una lesión añadida del pasajero, delimitable frente a las secuelas propias del accidente como tal, deben considerarse un único accidente junto con el suceso desencadenante?

2. En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial:

¿Se opone el artículo 29 [del Convenio de Montreal] a una acción de indemnización por los daños causados por los primeros auxilios cuando esa se ejerce, en el plazo de prescripción previsto en el Derecho nacional, pero fuera del plazo para las acciones previsto en el artículo 35 de [tal] Convenio?»

16. La petición de decisión prejudicial, de 5 de agosto de 2021, fue registrada el 19 de agosto de 2021. Han presentado observaciones escritas DB, Austrian Airlines, el Gobierno alemán y la Comisión Europea. No se ha celebrado vista.

IV. Análisis

17. El Convenio de Montreal es un tratado que establece ciertas normas uniformes que rigen el transporte aéreo internacional. Dado que este Convenio ha sido celebrado, entre otros, por la Unión Europea, (10) forma parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión desde su fecha de entrada en vigor por lo que respecta a dicha organización, a saber, el 28 de junio de 2004. Por consiguiente, a partir de esa fecha, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación. (11)

18. Como observa el órgano jurisdiccional remitente, el vuelo de que se trata en el litigio principal está comprendido en el ámbito de aplicación general del Convenio de Montreal. En efecto, DB celebró con Austrian Airlines un contrato de transporte que tenía por objeto un «transporte internacional», en el sentido del artículo 1 del Convenio, dado que el punto de partida y el punto de destino de dicho vuelo estaban situados en el territorio de dos Estados parte, concretamente el Estado de Israel y la República de Austria. (12)

19. El capítulo III de ese mismo Convenio contiene varias disposiciones relativas a la responsabilidad de las compañías aéreas. En particular, el artículo 17, apartado 1, regula su responsabilidad en caso de «muerte y lesiones» de un pasajero, como DB, a bordo de una aeronave, (13) durante un vuelo internacional.

20. Las acciones por daños y perjuicios interpuestas con arreglo a esa disposición están sujetas a un plazo de prescripción de dos años, fijado en el artículo 35, apartado 1, de ese Convenio, que comienza a correr desde la fecha de llegada del vuelo en cuestión a su destino final. (14) En el presente asunto no se discute que DB incoó el procedimiento contra Austrian Airlines casi tres años después de que aterrizara en Viena el vuelo durante el que sufrió las lesiones. (15) En consecuencia, *conforme al Convenio*, al margen de que su demanda sea fundada o no, DB carecería ya de toda vía de recurso, dado que su acción simplemente estaría prescrita.

21. Dicho esto, como se ha señalado en la introducción de las presentes conclusiones, el tema determinante es si el Convenio de Montreal también impide a DB presentar, sobre la base de su Derecho nacional, una demanda por responsabilidad civil contra Austrian Airlines.

22. El órgano jurisdiccional remitente explica a este respecto que, con arreglo al Derecho austriaco, el plazo de prescripción que se aplica con carácter general a las demandas por responsabilidad civil es de tres años. (16) Con arreglo a ese Derecho, la demanda de DB no estaría prescrita y podría ser examinada en cuanto al fondo, apreciándose, en tal caso, a la luz de las condiciones de responsabilidad establecidas en ese mismo Derecho. Así, con arreglo al Derecho nacional, el demandante tendría una vía de recurso contra la demandada.

23. En estas circunstancias, y con el fin de proporcionar la orientación más pertinente, **comenzaré mi análisis examinando la segunda cuestión** prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente, **relativa, en esencia, al alcance del llamado efecto «exclusivo» y «obstativo» del Convenio de Montreal** (A). Desde mi punto de vista, esa cuestión debe aclararse en primer lugar pues permitirá al lector comprender la relevancia de la primera cuestión prejudicial, que básicamente tiene por objeto que se determine si debe considerarse que las lesiones sufridas por DB fueron causadas por un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, de dicho Convenio. Por lo tanto, esa primera cuestión prejudicial se abordará en un segundo momento (B).

A. Alcance del efecto obstativo del Convenio de Montreal (segunda cuestión prejudicial)

24. Según resulta de la sección anterior, cuando los pasajeros sufren lesiones durante un vuelo internacional, el Convenio de Montreal les otorga, en determinadas circunstancias, el derecho a interponer una acción, es decir, una base jurídica para exigir la responsabilidad de la compañía aérea. El artículo 17, apartado 1, (17) de ese Convenio se refiere, más concretamente, al supuesto en el que el pasajero muere o sufre «lesiones corporales» por un «accidente» (18) sucedido a bordo de la aeronave. En ese caso, puede formularse una reclamación al amparo de tal disposición contra la compañía aérea responsable del vuelo en cuestión, cuyo éxito dependerá de las condiciones establecidas en ese Convenio, incluido el plazo de prescripción previsto en su artículo 35, apartado 1.

25. Por otra parte, las lesiones sufridas por pasajeros en vuelos internacionales también pueden generar potencialmente el derecho a interponer acciones con arreglo a disposiciones nacionales. De hecho, **diversos acontecimientos dañosos producidos a bordo de una aeronave pueden calificarse teóricamente como incumplimientos del contrato de transporte o hechos ilícitos conforme a las normas generales en materia de responsabilidad civil extracontractual o incluso recibir otra calificación. Cada derecho a interponer una acción viene acompañado, desde luego, por sus correspondientes condiciones, incluido un plazo de prescripción para incoar un procedimiento.**

26. Esos distintos derechos a interponer una acción en ocasiones están relacionados con cuestiones específicas. Si un pasajero adquiere con carácter previo una comida que debe servirse durante el vuelo y la compañía aérea no se la proporciona, tal circunstancia constituye normalmente un incumplimiento contractual con arreglo al Derecho interno, que puede invocarse ante un órgano jurisdiccional. Sin embargo, en ese contexto no se produce ni una «lesión corporal», ni un «accidente», de manera que no puede formularse ninguna

reclamación al amparo del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. **En cambio, en determinados casos los derechos a interponer una acción se «acumulan».** Un mismo hecho dañoso, como el derrame involuntario por un asistente de vuelo de una bebida hirviendo sobre un pasajero, que le causa una lesión corporal, puede ser considerado simultáneamente, por ejemplo, (i) una negligencia conforme a la normativa nacional en materia de responsabilidad extracontractual, (ii) un incumplimiento de la obligación de seguridad que se deriva del contrato de transporte, y (iii) un «accidente» con arreglo a dicha disposición. (19) En tales circunstancias, el demandante tendría teóricamente la posibilidad de elegir el fundamento jurídico de su demanda contra el transportista y su hábil asesor jurídico optaría naturalmente por la más favorable para sus intereses, elección que es más que evidente cuando, por ejemplo, una de las acciones ha prescrito y las demás no.

27. Los redactores del Convenio de Montreal abordaron la cuestión de los distintos regímenes de responsabilidad, en ocasiones contrapuestos, que resultan potencialmente aplicables a las compañías aéreas en caso de lesiones de pasajeros. Así, pretendieron otorgar un cierto efecto «obstativo» al régimen previsto en el Convenio y, en particular, al artículo 17, apartado 1. Para dejarlo claro, introdujeron una disposición específica en el Convenio, su artículo 29, que establece, en su parte pertinente, que «en el transporte de pasajeros [...] 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 [...]».

28. Dicho esto, esa cuestión dista de estar completamente aclarada. De hecho, como ha subrayado el órgano jurisdiccional remitente, esa disposición, al igual que el artículo 24 del Convenio de Varsovia antes que ella, (20) han sido objeto de mucha controversia.

29. Una primera controversia interpretativa, relativa al *método* de la exclusividad, puede despacharse brevemente. Por un lado, el artículo 29 puede interpretarse en el sentido de que, cuando el Convenio de Montreal resulta aplicable de forma exclusiva, únicamente pueden presentarse demandas con arreglo a ese Convenio, excluyendo de plano cualquier posible acción basada en Derecho nacional. Por otro lado, también puede entenderse en el sentido de que, en tal caso, el demandante tiene la posibilidad de interponer una demanda basada en el Derecho nacional, pero respetando en todo caso las condiciones y límites de responsabilidad establecidos en el Convenio. Aunque, en mi opinión, la segunda interpretación de la citada disposición es la más natural, (21) la primera parece ser mayoritaria. (22) Sentado lo anterior, esa controversia tiene nulas o escasas consecuencias prácticas. En efecto, ambos métodos otorgan el mismo efecto obligatorio al Convenio: cuando este se aplica de forma exclusiva, la compañía aérea solo incurre en responsabilidad en los casos y con el alcance que dicho instrumento dispone y el demandante no puede eludir esa circunstancia basando su demanda en el Derecho nacional.

30. Mucho más significativa es la controversia referida al alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal, es decir, qué reclamaciones por responsabilidad contra compañías aéreas están comprendidas en su ámbito exclusivo de aplicación. Este tema debe examinarse con más detalle.

31. Como observa el órgano jurisdiccional remitente, existen dos planteamientos opuestos a este respecto. Conforme al primer planteamiento, que denominaré «amplio», el Convenio de Montreal rige en exclusiva todas las potenciales reclamaciones contra

compañías aéreas, al margen de su fundamento, en relación con cualquier lesión sufrida por pasajeros durante un vuelo internacional comprendido en el ámbito general de aplicación de dicho Convenio, (23) al margen de su causa. Según dicha postura, las compañías aéreas solo pueden ser consideradas responsables en las circunstancias previstas en el artículo 17, apartado 1, es decir, en caso de muerte o «lesiones corporales» de un pasajero causadas por un «accidente». En otras circunstancias, como, por ejemplo, cuando un pasajero ha sufrido una pérdida económica o cuando la lesión no ha sido causada por un «accidente», dicha disposición no ofrece ninguna vía de recurso y toda posibilidad de obtener una reparación con arreglo al Derecho interno queda asimismo excluida con arreglo al artículo 29 de dicho Convenio.

32. Conforme a un segundo planteamiento, que denominaré «estricto», el Convenio de Montreal no rige todas las reclamaciones contra compañías aéreas que puedan resultar de un viaje aéreo internacional, sino únicamente aquellas que guarden relación con la muerte o «lesiones corporales» de pasajeros causadas por «accidentes», según lo dispuesto en el artículo 17, apartado 1. Cuando una reclamación, al margen del Derecho con arreglo al cual se formule, se ajusta objetivamente a esa definición, el artículo 29 de ese Convenio impide que el demandante pueda basarse en condiciones y límites de responsabilidad más beneficiosos previstos en el Derecho de la Unión. En cambio, conforme a ese planteamiento, otro tipo de lesiones sufridas por pasajeros a bordo de una aeronave quedarían fuera del ámbito de aplicación de ese Convenio: aunque ese instrumento no establezca ninguna vía de recurso, el demandante podría presentar una reclamación contra la compañía aérea sobre la base del Derecho nacional.

33. En el presente asunto, adoptar uno u otro planteamiento incide de forma directa en la relevancia de la primera cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente en lo que respecta al resultado del litigio principal.

34. En efecto, si se adopta el planteamiento amplio de la exclusividad del Convenio de Montreal, sería indiferente, a efectos de determinar si la demanda de DB puede prosperar sobre la base del Derecho austriaco, que sus lesiones hubieran sido consecuencia de un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, o de otra cosa. Conforme a dicha postura, esa demanda se regiría exclusivamente por ese Convenio y no podría presentarse al estar prescrita la acción, por el mero hecho de que guarda relación con lesiones sufridas por un pasajero durante un vuelo internacional comprendido en el ámbito de aplicación general de ese Convenio, al margen de su causa concreta. (24)

35. En cambio, si se adopta el planteamiento estricto, la cuestión de la causa de las lesiones de DB sería decisiva para el resultado de su reclamación. Según ese planteamiento, esa reclamación se regiría por el Convenio de Montreal y únicamente estaría vedada en caso de que sus lesiones estuvieran relacionadas con un «accidente». De no ser así, podría seguir adelante sobre la base del Derecho nacional.

36. Así, desde un punto de vista lógico, la segunda cuestión prejudicial relativa al alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal debería haberse planteado en primer lugar. Dicho esto, el orden en que el órgano jurisdiccional remitente decidió plantear sus cuestiones prejudiciales tiene pleno sentido desde un punto de vista pragmático. En efecto, no es preciso zanjar en este procedimiento esa cuestión tan compleja y sensible (1) toda vez que, como expondré a continuación, la reclamación de DB está en todo caso vedada (2).

1. Complejidad y carácter sensible de la cuestión

37. Es comprensible que alguien pueda considerar que la cuestión del alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal ha quedado resuelta. Aunque el Tribunal de Justicia no se ha pronunciado nunca al respecto, (25) los órganos jurisdiccionales de otros Estados parte sí lo han hecho. El planteamiento amplio ha sido respaldado por órganos jurisdiccionales tan importantes como el Supreme Court of the United Kingdom (Tribunal Supremo del Reino Unido) en su sentencia dictada en el asunto Sidhu (26) y por el Supreme Court of the United States (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América), en su sentencia dictada en el asunto Tseng, seguidos por otros muchos tribunales supremos y de apelación en todo el mundo. (27) Aunque los asuntos Sidhu y Tseng guardaban relación con el Convenio de Varsovia, la solución adoptada en las sentencias dictadas en ellos ya se ha transpuesto (28) al Convenio de Montreal. Además, numerosa doctrina en la materia lo ha avalado. (29) Como es comprensible, Austrian Airlines también aduce ante el Tribunal de Justicia que esa es la postura correcta y consolidada en esta materia.

38. Ya señalé en mis conclusiones presentadas en el asunto Austrian Airlines (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea), (30) que, dado que el Tribunal de Justicia es solo uno de los muchos órganos jurisdiccionales en todo el mundo competentes para interpretar el Convenio de Montreal y habida cuenta de que la aplicación uniforme de ese Convenio en todos los Estados parte es un objetivo que ha de perseguirse, el Tribunal de Justicia debe tener debidamente en cuenta y ponderar adecuadamente las resoluciones adoptadas por los órganos jurisdiccionales de tales Estados parte.

39. Sentado lo anterior, es evidente que el Tribunal de Justicia no debe seguir esos precedentes nacionales sin más. (31) Siempre es preciso llevar a cabo una revisión cuidadosa de la *ratio decidendi* que subyace a las soluciones adoptadas en los demás Estados parte y de las consecuencias prácticas que se derivan de ellas.

40. A este respecto, la tendencia marcada por las sentencias Sidhu y Tseng no ha estado exenta de detractores. Cuando se dictó, algunos consideraron que la sentencia Tseng constituía una revocación significativa de múltiples resoluciones que apuntaban a la solución contraria dictadas por órganos jurisdiccionales inferiores de Estados Unidos de América. (32) Además, como señala DB, tales sentencias siguen siendo objeto de crítica por parte de la doctrina. (33) De hecho, DB, el Gobierno alemán y la Comisión afirman, de forma expresa o tácita, que, en caso de que el Tribunal de Justicia aborde esta cuestión en el presente asunto, debería apartarse de esos precedentes nacionales y adoptar en cambio el planteamiento estricto.

41. Sin duda, esa controversia se deriva, en primer término, del hecho de que el alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal constituye una cuestión compleja desde el punto de vista teórico. Las normas de interpretación aplicables, codificadas en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969, (34) no arroja una respuesta unívoca. Por un lado, el planteamiento amplio, adoptado en las sentencias Sidhu y Tseng, se basa en una interpretación de buena fe de los términos del Convenio de Montreal en su contexto y a la luz de su objeto y finalidad. Además, los dos Tribunales Supremos que las dictaron también se basaron en los trabajos preparatorios para corroborar esa interpretación. Por otro lado, desde mi punto de vista, esos mismos elementos también permiten defender razonablemente la interpretación contraria.

42. En cuanto al tenor del Convenio de Montreal y, más concretamente, del artículo 29, los partidarios del planteamiento amplio señalan que no se limita a las lesiones causadas por «accidentes» sino que se refiere, con carácter más general, a las acciones de

indemnización por daños que se deriven del «transporte de pasajeros», expresión de la que debe deducirse que todas las reclamaciones por lesiones de pasajeros están incluidas. (35) En cambio, los defensores del planteamiento estricto destacan, al igual que DB ante el Tribunal de Justicia, que nada de lo dispuesto en el artículo 29 exige expresamente que se excluya la posibilidad de ejercitar una acción prevista en el Derecho nacional incluso cuando no ha tenido lugar un «accidente», en perjuicio del pasajero. Ese resultado tan radical solo podría derivarse de una redacción clara y directa. (36) no de un ejercicio de deducción.

43. El objeto y la finalidad del Convenio de Montreal son igualmente confusos. No se discute que, de conformidad con su título y su exposición de motivos, (37) ese instrumento solo pretende unificar «ciertas reglas» relativas al transporte aéreo internacional, es decir, que aborda algunas de las cuestiones que se derivan del transporte aéreo y no todas ellas. Sin embargo, existe una discrepancia fundamental sobre cuál es su objetivo exacto cuando se trata de la responsabilidad de las compañías aéreas.

44. Los partidarios del planteamiento amplio aducen que el Convenio de Montreal fue planteado para abordar la responsabilidad de las compañías aéreas con carácter general. En su opinión, las reglas establecidas en su capítulo III constituyen un régimen exhaustivo para las reclamaciones que se derivan del transporte aéreo internacional. El principal objetivo de ese Convenio es lograr uniformidad jurídica a tal respecto. Esas reglas establecen los únicos supuestos en los que las compañías aéreas deberían responder por las lesiones causadas a pasajeros. Al restringir el tipo de reclamaciones que puedan formularse contra ellas, el Convenio y, en particular, el artículo 29, proporcionan seguridad jurídica a las compañías aéreas. Garantiza que puedan determinar y calcular de forma anticipada la carga compensatoria que se les impone, algo esencial, entre otras cosas, a efectos del seguro. Ese objetivo de uniformidad y seguridad jurídica se vería frustrado si los pasajeros pudieran formular otras reclamaciones contra ellas. (38)

45. Al igual que DB y el Gobierno alemán, los defensores del planteamiento estricto replican que, en su opinión, el Convenio de Montreal se celebró, en realidad, para unificar la responsabilidad de las compañías aéreas exclusivamente en determinados supuestos, en concreto, en el caso de accidentes relacionados con aeronaves. En efecto, una de las preocupaciones que dieron lugar a la adopción del Convenio de Varsovia en 1929 era el riesgo de que las compañías aéreas incurrieran en responsabilidades abrumadoras en caso de accidentes de aeronave. (39) No debía blindar a las compañías aéreas frente a cualquier responsabilidad en otras circunstancias. Interpretado a la luz de lo anterior, el único objetivo del artículo 29 del Convenio de Montreal sería evitar que, cuando el demandante presenta una demanda que está objetivamente relacionada con un «accidente», eluda las condiciones y límites de responsabilidad establecidos en ese Convenio basando sus pretensiones en el Derecho nacional. La aplicación uniforme del Convenio no exige más que eso. (40)

46. Los defensores del planteamiento estricto también destacan que el Convenio de Varsovia y el Convenio de Montreal tienen distinto objetivo. Como señalan DB y la Comisión, mientras que el primero se adoptó para fomentar el desarrollo de la incipiente industria aeronáutica, el segundo pretendía proteger a los consumidores en el transporte aéreo internacional. (41) Al margen del planteamiento que, con arreglo al Convenio de Varsovia, habría sido correcto, el planteamiento amplio de la exclusividad no puede extrapolarse sin más por ese motivo al Convenio de Montreal. (42) Los partidarios del planteamiento amplio replican que, más allá de la mera protección de los consumidores, el objetivo del Convenio de Montreal era lograr un «equilibrio equitativo» entre los intereses de los pasajeros y los

de las compañías aéreas. (43) Ese equilibrio es inherente al régimen de responsabilidad de dicho Convenio. Los pasajeros disponen de un número limitado de vías de recurso contra las compañías aéreas. Sin embargo, cuando están disponibles, las correspondientes reparaciones se obtienen fácil y rápidamente en gran medida gracias al régimen de responsabilidad objetiva establecido en el Convenio. (44)

47. Los trabajos preparatorios de ambos Convenios no moderan la controversia, dado que también son ambiguos en cuanto a la intención de sus redactores en lo que respecta a la exclusividad. En efecto, los trabajos preparatorios del Convenio de Varsovia no ponen claramente de manifiesto una intención evidente de los delegados sobre esa cuestión. (45) Los del Convenio de Montreal tampoco ayudan. La única declaración directa y significativa en este sentido, formulada por el presidente de la conferencia, se presta a interpretación. (46)

48. En segundo término, la controversia sobre el alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal emerge de las significativas y en ocasiones extremas consecuencias prácticas que tiene el planteamiento amplio. En la sentencia Sidhu se denegó toda vía de recurso a pasajeros que habían sido retenidos por las fuerzas iraquíes después de que su avión aterrizara en el aeropuerto internacional de Kuwait en agosto de 1990, durante las primeras horas de la invasión de Kuwait por las fuerzas iraquíes. Lo mismo le sucedió, en el asunto Tseng, a un pasajero que había sido sometido por el personal de la aerolínea a un registro de seguridad posiblemente abusivo en el aeropuerto internacional John F. Kennedy en Nueva York antes de embarcar en un vuelo hacia Tel Aviv. En otras resoluciones, también se denegó toda vía de recurso a pasajeros cuyas discapacidades no habían sido debidamente tenidas en cuenta por la aerolínea, incumpliendo así de forma directa lo exigido por el Derecho de la Unión, (47) o que habían sido presuntamente discriminados por las compañías aéreas por motivos prohibidos, como su raza. (48) Tampoco se reconoció compensación alguna en caso de incumplimientos contractuales claros, como el hecho, mencionado en el punto 26 anterior, de que las compañías aéreas no suministraran comidas adquiridas de antemano. (49) En efecto, en todos esos casos, se estimó que las reclamaciones dirigidas contra las compañías aéreas responsables se regían en exclusiva por los Convenios de Varsovia o de Montreal, por haber surgido en un transporte aéreo internacional. Sin embargo, al no existir una «lesión corporal» ni un «accidente» no se podía obtener ningún tipo de reparación con arreglo al citado Convenio. No obstante, no se permitió a los demandantes actuar con arreglo al Derecho nacional.

49. Los defensores del planteamiento estricto ponen de manifiesto lo injusto de estos resultados. En muchas ocasiones, el planteamiento amplio implica una denegación de justicia a los pasajeros. Salvo en los escasos supuestos previstos en el propio Convenio de Montreal, las compañías aéreas están protegidas frente a cualquier tipo de responsabilidad, al margen de la fuente y finalidad, incluso de la que, en caso contrario, afloraría del incumplimiento de deberes legales y/o de la vulneración de derechos fundamentales de los pasajeros. En efecto, en el ámbito privado no puede exigirse el cumplimiento de esos deberes y el respeto de esos derechos. (50) Los partidarios del planteamiento amplio sostienen que esos resultados no son más que una consecuencia necesaria de la uniformidad y seguridad jurídica que el Convenio pretende lograr. Aunque en ocasiones reconocen las injusticias cometidas contra los pasajeros, en particular en asuntos de discriminación, insisten, no sin razón, en que no corresponde a los tribunales reescribir un tratado internacional para hacerlo más justo. (51)

50. En suma, la cuestión del alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal exige una reflexión seria por parte del Tribunal de Justicia. Es cierto que, como señala la Comisión, el Tribunal de Justicia ya mencionó la problemática en sus sentencias IATA y ELFAA (52) y Nelson y otros, (53) adoptando, en cierta medida, una postura prudente. Sin embargo, cuando el Tribunal de Justicia declaró, en esas sentencias, que no existía conflicto entre el Convenio de Montreal y el Reglamento (CE) n.º 261/2004, (54) soslayó en gran parte la cuestión, afirmando que el primer instrumento únicamente se aplicaba a demandas individuales por daños, mientras que el segundo contenía obligaciones de asistencia a los pasajeros y una compensación reglada. Dicho esto, las reacciones hostiles de gran parte de la doctrina frente a esas dos sentencias subrayan en mayor medida la naturaleza sensible del debate. (55)

2. No es necesario que el Tribunal de Justicia adopte una postura en el presente asunto

51. En medio de las tinieblas que genera esa controversia, una cosa está clara: como ya se ha indicado, no es necesario que el Tribunal de Justicia adopte una postura integral sobre el alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal en el presente asunto.

52. En efecto, como el planteamiento amplio comprende al estricto, coinciden en un aspecto. Como mínimo está claro que, con arreglo al artículo 29 del Convenio de Montreal, al margen del contexto en el que se formule, una reclamación contra una compañía aérea, al margen del contexto en el que se formule, que objetivamente guarde relación con la muerte o lesiones sufridas por un pasajero durante un vuelo internacional comprendido en el ámbito de aplicación general de ese Convenio a consecuencia de un accidente producido a bordo de la aeronave, según establece el artículo 17, apartado 1, de ese mismo Convenio, se rige sin duda en exclusiva por ese Convenio. En esas circunstancias, está generalmente aceptado que el demandante no puede eludir las condiciones y los límites de responsabilidad establecidos en ese instrumento formulando sus pretensiones con arreglo al Derecho interno. (56) Esos planteamientos únicamente difieren en lo que respecta a reclamaciones que no guardan relación con la muerte o lesiones corporales de un pasajero ni con un accidente: según el planteamiento estricto, en tal supuesto los demandantes pueden acudir al Derecho interno; conforme al planteamiento amplio, no tienen ningún recurso a su disposición. (57)

53. Como expondré en la sección siguiente, en mi opinión, la reclamación que DB formula en el presente asunto contra Austrian Airlines está objetivamente relacionada con las lesiones corporales de un pasajero causadas por un accidente, en el sentido del artículo 17, apartado 1. Por lo tanto, el Tribunal de Justicia no necesita optar por el planteamiento amplio o por el estricto. Al margen de cuál sea la postura correcta, esa reclamación se rige exclusivamente, *en todo caso*, por ese Convenio y no puede formularse, al estar prescrita con arreglo a él. (58)

54. En mi opinión, sería una loable muestra de contención judicial que el Tribunal de Justicia se limitara a esa obvia conclusión y se abstuviera de manifestar una opinión definitiva sobre la cuestión más amplia del alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal. Es posible que, en el futuro, existan casos en que el Tribunal de Justicia tenga que pasar por ese trance. Cabe que se sometan a su consideración reclamaciones por discriminación de pasajeros contra compañías aéreas. Si eso ocurre, sería conveniente que tales asuntos fueran resueltos por la Gran Sala, tras una cuidadosa consideración de todos los elementos antes expuestos.

B. Lesiones como las sufridas por DB deben considerarse causadas por un «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal (primera cuestión prejudicial)

55. En la sección anterior ya he señalado que, en mi opinión, una reclamación como la que DB formula contra Austrian Airlines se rige por el Convenio de Montreal, toda vez que, objetivamente, guarda relación con el supuesto previsto en el artículo 17, apartado 1, de dicho Convenio. Por consiguiente, el demandante no puede eludir el plazo de prescripción de dos años estipulado en él, formulando sus pretensiones con arreglo al Derecho interno. A continuación expondré mi opinión sobre este asunto.

56. En el litigio principal no se discute que la reclamación de DB se refiere a «lesiones corporales», en particular, a quemaduras graves, sufridas por un pasajero, en ese caso, él mismo, durante un vuelo internacional comprendido en el ámbito de aplicación general del Convenio de Montreal, según se ha indicado en el punto 18 anterior, y que el evento que dio lugar a esas lesiones se produjo a bordo de la aeronave. La única cuestión controvertida es si, conforme a Derecho, debe considerarse que esas lesiones fueron causadas por un «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1.

57. A este respecto, procede recordar que, durante el vuelo en el que DB fue trasladado a Viena, una jarra cayó fortuitamente de un carrito de bebidas y comidas empujado por el personal de vuelo entre las filas de asientos. Se derramó café hirviendo provocando quemaduras graves a DB. (59)

58. Como señala el órgano jurisdiccional remitente, no cabe duda de que ese desafortunado incidente constituye un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. **Ello es así, al margen de que se aplique la definición de ese concepto dada hace muchos años por el United States Supreme Court (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América) en la sentencia Air France v. Saks (60) («cualquier acontecimiento o hecho inesperado o inusual externo al pasajero») o la nueva definición adoptada por el Tribunal de Justicia en la sentencia Niki Luftfahrt («acontecimiento involuntario perjudicial imprevisto»).** (61) Evidentemente, cuando uno embarca en una aeronave, no espera ni prevé que una jarra de café caliente vaya a derramarse sobre él durante el vuelo. (62)

59. DB no pone en entredicho esa conclusión. (63) Sin embargo, ante el órgano jurisdiccional de apelación y el órgano jurisdiccional remitente, el demandante aduce que sus pretensiones no se refieren a dicho «accidente» sino a lo que ocurrió después. En efecto, conforme al fundamento que invoca DB para reclamar una indemnización, su reclamación se deriva de otra causa, es decir, de los primeros auxilios, supuestamente insuficientes e inadecuados, (64) que le dispensaron los asistentes de vuelo por sus heridas (65) y que caracterizaron un incumplimiento del deber de cuidado frente a los pasajeros que incumbe a la compañía aérea. Esa causa es diferente del «accidente» inicial y dio lugar a una lesión independiente, a saber, el empeoramiento de sus quemaduras. DB únicamente solicita una indemnización por esa lesión en particular.

60. Por consiguiente, en opinión de DB, sus pretensiones, según han sido argüidas, únicamente se refieren a las lesiones corporales que fueron causadas, no ya por la caída «accidental» de la jarra de café hirviendo, sino por la posterior reacción del personal de cabina. En consecuencia, tal demanda no se regiría por el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, de manera que podría tramitarse sobre la base del Derecho

austriaco y con arreglo a las condiciones expuestas en él, en particular, el plazo de prescripción.

61. A la luz de dicha alegación, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si la caída de la jarra de café hirviendo y los primeros auxilios dispensados posteriormente por la tripulación en relación con las quemaduras deben considerarse causas de lesión independientes o parte de un único «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal.

62. En mi opinión, esa primera cuestión prejudicial debe reformularse. En efecto, a la luz de los argumentos de DB, **lo que se plantea en el litigio principal es, simplemente, un tema de causalidad**. En esencia, que la reclamación del demandante esté comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal y, en consecuencia, se rija en exclusiva por ese instrumento, depende de si puede considerarse que el accidente inicial «causó», en el sentido de dicha disposición, las lesiones por las que DB solicita una indemnización, teniendo en cuenta que entretanto la tripulación dispensó primeros auxilios. Esa cuestión debe abordarse de este modo. (66) En cambio, sería inadecuado abordarla de forma indirecta, a la luz del concepto de «accidente», preguntándose si esos dos factores independientes deben considerarse un solo acontecimiento a efectos de esa misma disposición. (67)

63. Por consiguiente, en los siguientes puntos expondré las razones por las que debe considerarse, a los efectos del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, que la caída «accidental» de la jarra «causó» las lesiones corporales objeto de la reclamación de DB, con independencia de que los primeros auxilios dispensados con posterioridad hayan podido contribuir también a tales lesiones (1). (68) Además, como Austrian Airlines ha planteado ante el Tribunal de Justicia la cuestión de si, en cualquier caso, ese segundo acontecimiento puede constituir, en sí mismo, un «accidente» en el sentido de esa misma disposición, me referiré brevemente a ella, en aras de la exhaustividad (2).

1. Con arreglo a Derecho, debe considerarse que la caída «accidental» de la jarra «causó» las lesiones corporales a efectos del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal

64. Como punto de partida, conviene insistir en que, aunque el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal no especifica en qué casos debe considerarse que un determinado «accidente» ha «causado» la muerte o lesiones corporales de un pasajero, y aunque el Convenio no define ese término, con carácter general, no debería interpretarse con remisión al Derecho interno aplicable al contrato de transporte en cuestión, (69) como sugieren DB y Austrian Airlines. De hecho, teniendo en cuenta el objetivo de uniformidad que ese Convenio persigue, (70) y toda vez que no establece otra cosa, (71) ese término debe recibir en cambio una interpretación independiente, a la luz de las reglas establecidas a tal efecto en el Convenio de Viena. (72) Sin embargo, esa independencia frente al Derecho interno no significa, no obstante, que este último deba ignorarse por completo. Cuando se trata de un concepto fundamental de las normas en materia de responsabilidad, como la causalidad, cuyas particularidades difícilmente pueden deducirse, con honradez intelectual, exclusivamente del «sentido ordinario» de ese término, del «contexto en el que se emplea» y del «objetivo y finalidad» del Convenio de Montreal, es preciso inspirarse en los principios generales comunes a las legislaciones de los Estados parte. (73)

65. De conformidad con estas reglas de interpretación y a la luz de los citados principios, considero, al igual que todas las partes que han intervenido ante el Tribunal de Justicia que, con el fin de determinar, en cada caso, si cabe considerar que un determinado «accidente» ha «causado» la lesión del pasajero objeto de la reclamación, han de aplicarse dos criterios complementarios de forma consecutiva.

66. Como arguyen Austrian Airlines, el Gobierno alemán y la Comisión, el primer criterio se deriva directamente del sentido ordinario del verbo «causar» empleado en el artículo 17, apartado 1, en particular, «hacer que algo ocurra». Ese criterio es fáctico. Se corresponde a lo que en el Derecho de los Estados parte se conoce como causalidad «sine qua non», «contrafáctica» o «de equivalencia de las condiciones». Según ese criterio, cualquier conducta o comportamiento que constituya, de hecho, una condición necesaria de una determinada lesión, es decir, sin la cual no habría sido sufrida, se considera causante de esa lesión. Dado que cualquier lesión es el resultado de una combinación de factores que han contribuido, todos ellos, a su producción, (74) según el criterio contrafáctico, se entiende que esa lesión no tiene una sino múltiples causas. En efecto, todos esos factores se consideran causas fácticas de esa lesión o «eslabones» en la «cadena de causas» que llevó a ella. (75)

67. Así, a efectos del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, el primer criterio se cumple cuando el correspondiente «accidente» es, de hecho, una condición necesaria de la lesión del pasajero objeto de la reclamación, es decir, cuando, de no ser por ese acontecimiento, la lesión no se habría sufrido. También significa que basta con que el «accidente» sea uno de los factores que han contribuido a la producción de esa lesión, es decir, un «eslabón» en la «cadena de causas» que han llevado a ella. Como señala el órgano jurisdiccional remitente, ese planteamiento ha sido expresamente validado, en particular, por el United States Supreme Court (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América) en la sentencia *Air France v. Saks*. (76)

68. Desde mi punto de vista, ese primer criterio se cohonesta tanto con el objetivo de protección de los consumidores (77) como con el de uniformidad que persigue el Convenio de Montreal. A este respecto, pongamos por ejemplo el caso de una lesión de un pasajero producida por la combinación de, al menos, dos factores, a saber, (i) el estado de salud anterior del pasajero que le hace propenso a sufrir un paro cardíaco y (ii) el estrés extremo producido por el aterrizaje de emergencia «accidental» de la aeronave que le provocó un paro cardíaco. En esa hipótesis, por un lado, el primer criterio antes mencionado contribuye a que la víctima pueda recibir fácilmente una compensación (78) con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, dado que basta con el mero hecho de que el «accidente» sea un «eslabón» en la «cadena de causas» que llevó a la muerte o lesiones del pasajero. Por el contrario, que el «accidente» tenga que ser la «única causa», una «causa suficiente» o incluso la «causa principal» de la lesión del pasajero obstaculizaría gravemente su reclamación. El primer criterio alternativo podría excluir cualquier tipo de recurso en el ejemplo indicado. (79) El segundo daría lugar a incertidumbre. En efecto, la elección entre los dos factores antes indicados sería discutible y, como tal, podría generar un considerable debate entre los litigantes, de modo que la decisión que adoptase el juez en última instancia podría resultar algo arbitraria. (80) Por otro lado, el criterio contrafáctico también contribuye a la aplicación uniforme de ese Convenio. En efecto, que una reclamación se rija por el artículo 17, apartado 1, depende de una relación objetiva entre la lesión del pasajero y un «accidente», no del modo en el que la causa de ese accidente haya sido invocada por el demandante o defendida por la compañía aérea, cuestión sobre la que volveré más adelante.

69. Sentado lo anterior, como todas las partes y el coadyuvante han destacado de forma inequívoca ante el Tribunal de Justicia, a efectos del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, el mencionado criterio contrafáctico no puede aplicarse sin limitación de ningún tipo. En caso contrario, el alcance de esa disposición y, en última instancia, la responsabilidad de la compañía aérea con base en esta, resultarían excesivos.

70. A este respecto, imagínese el siguiente ejemplo: una aeronave que transporta a una selección nacional de fútbol al Campeonato Mundial sufre daños «accidentales» en uno de sus motores y se ve obligada a realizar un aterrizaje de emergencia. Los jugadores no sufren lesiones durante ese incidente, pero lógicamente están un poco alterados. El trauma derivado del «accidente» se va incrementando durante una semana hasta que, durante un partido, uno de los jugadores se despista, pierde un balón, se desestabiliza y se tuerce un tobillo, una lesión que podría dar lugar a una cuantiosa indemnización dado el impacto perjudicial que sin duda tendría en la capacidad de ese jugador para seguir participando en ese acontecimiento deportivo.

71. Es posible que, de no ser por el «accidente inicial», el jugador no hubiera sufrido la lesión corporal en cuestión. Sin embargo, considerar que una lesión como esa, que guarda una relación muy remota con un «accidente», se rige por esa norma, constituiría una interpretación irrazonable de lo dispuesto en el artículo 17, párrafo 1, del Convenio de Montreal. Además, si las compañías aéreas tuvieran que responder con base en este, por consecuencias tan remotas de un accidente producido a bordo de sus aeronaves, se les estaría imponiendo una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable. En tal caso no se mantendría el «equilibrio de intereses equitativo» entre pasajeros y compañías aéreas que pretendían alcanzar los redactores del Convenio. (81) Como señala DB, por analogía, en el Derecho de los Estados parte suele reconocerse con carácter general que el criterio contrafáctico no es suficiente para mantener la responsabilidad dentro de unos límites razonables. (82)

72. Por ese motivo es preciso aplicar, en todo caso, un segundo criterio. Se trata de un criterio jurídico que, como tal, entraña una elección política. Debe determinarse si la relación causal entre un «accidente» y la lesión de un pasajero, más allá de satisfacer el criterio contrafáctico, es suficientemente significativa para que resulte justificada y razonable, a la luz del objeto y finalidad del Convenio de Montreal, la aplicación del artículo 17, apartado 1, y para considerar responsable a la compañía aérea a la luz de esa disposición. Ese criterio se corresponde con lo que en los países que aplican el Derecho civil se denomina «causa adecuada» y «causa directa» en los países que aplican el *common law*.

73. Con carácter general, conforme al Derecho de los Estados parte, (83) de entre todos los factores que hayan contribuido a una determinada lesión, una conducta determinada o acontecimiento se considerarán (84) «adecuados» o «directos» (85) y, por consiguiente, causa de esa lesión, invocable en un procedimiento, cuando tal lesión sea resultado «natural» de esa conducta o de ese acontecimiento. El subcriterio clásico consiste en comprobar si la lesión en cuestión era una consecuencia «previsible» de esa conducta o acontecimiento, es decir, si, retrospectivamente, un hipotético espectador podría haber previsto razonablemente, a la luz de todas las circunstancias y de su experiencia pasada, que produciría esa lesión. Otro subcriterio estrechamente relacionado, mencionado por el Gobierno alemán, consiste en comprobar si la lesión puede considerarse la materialización de un riesgo inherente a la conducta o acontecimiento en cuestión. (86) Ninguno de esos subcriterios se cumple cuando resulta improbable que la conducta o acontecimiento pertinente tenga como resultado esa lesión y esta solo ocurrió como consecuencia de una

concatenación de acontecimientos «particularmente atípica» o «altamente extraordinaria». Ese criterio legal no debería aplicarse de forma abstracta, sino teniendo en mente su clara y sólida intención política: aunque las personas deben responder, por lo general, de sus actos dañosos, la responsabilidad civil no puede extenderse razonablemente a las consecuencias remotas de estos.

74. Como han señalado de forma inequívoca todas las partes e intervinientes, (87) en el contexto del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal eso significa que el alcance de esa disposición y de la responsabilidad de la compañía aérea a su amparo se limita a las lesiones que constituyen consecuencias previsibles del correspondiente accidente, o, con otras palabras, lesiones que constituyen la materialización de un riesgo inherente a ese acontecimiento. De acuerdo a Derecho, esas lesiones deberán considerarse «causadas» por el «accidente» en cuestión a los efectos de esa disposición. En cambio, no será así en lo que respecta a las lesiones que, retrospectivamente, parecen consecuencias improbables del «accidente» y solo se han derivado de él debido a una concatenación de acontecimientos particularmente atípica o altamente extraordinaria. Es de destacar que, de nuevo, los órganos jurisdiccionales estadounidenses aplican ese planteamiento. En su opinión, para cumplir el requisito de causalidad que establece el artículo 17, apartado 1, el demandante no solo debe demostrar que el «accidente» forma parte de la «cadena de causas» que dio lugar a su lesión, sino que esa lesión fue consecuencia «directa» del accidente. (88)

75. En el litigio principal, queda fuera de toda duda que concurre el primer criterio antes mencionado. Circunstancia que el órgano jurisdiccional remitente ha considerado probada. Evidentemente, desde un punto de vista fáctico, de no haber sido por la caída «accidental» de la jarra de café, DB no habría sufrido las lesiones por las que solicita una indemnización, y ello incluso aceptando el razonamiento de DB según el cual las quemaduras iniciales que sufrió deberían distinguirse, a este respecto, de su posterior «empeoramiento». (89) En efecto, como han señalado dicho órgano jurisdiccional y todos los intervinientes, si se elimina la caída de la jarra de café de la ecuación, DB no se habría quemado y, evidentemente, sus (en tal caso inexistentes) quemaduras no habrían podido «empeorar» con posterioridad.

76. Desde luego, el hecho de que la tripulación dispensara unos primeros auxilios supuestamente inadecuados podría considerarse, de quedar probado, un «eslabón» más en la «cadena de causas» que dio lugar al supuesto «empeoramiento». Partiendo del presupuesto de que (i) la tripulación estaba legalmente obligada a responder de una determinada manera ante las quemaduras de DB, como consecuencia de un deber de cuidado frente a los pasajeros (90) y/o de las normas del sector, (91) (ii) no actuó de tal manera y (iii) de haberlo hecho, podría haber mitigado las quemaduras de DB, podría considerarse que, de no haber sido por esa omisión, tales lesiones no se habrían sufrido del modo en el que se sufrieron en última instancia, es decir, no habrían «empeorado» en el sentido que invoca DB. Sin embargo, esa consideración carece de importancia. Como se ha señalado en el punto 67 anterior, para que se cumpla el primer criterio basta con que el «accidente» sea uno de los factores que contribuyeron a la producción de la lesión en cuestión, no es necesario que sea la única causa.

77. El segundo criterio también concurre claramente en este caso, pese a los esfuerzos de DB de convencer al Tribunal de Justicia de lo contrario. En esencia, el demandante aduce que no puede considerarse que la caída «accidental» de la jarra de café causara «adecuadamente» o «directamente» las lesiones invocadas, a saber, el «empeoramiento» de sus quemaduras, puesto que no era una consecuencia previsible de ese «accidente». En

opinión de DB, ese empeoramiento únicamente se produjo como consecuencia de una cadena de acontecimientos atípica. En efecto, lo que suele suceder después de que una persona se escalda a bordo de una aeronave es que recibe primeros auxilios suficientes y adecuados que evitan que sus heridas empeoren. El hecho extraordinario de que la tripulación no dispensara esos primeros auxilios en este caso opera como una «causa sustitutiva» que rompe la «cadena» que lleva al «accidente» inicial.

78. Sin embargo, ese argumento no soporta un examen riguroso. Por un lado, ha de señalarse una vez más que, aunque las quemaduras iniciales de DB deban distinguirse de su «empeoramiento», este sería sin duda una consecuencia previsible de la escaldadura, dado que tal «empeoramiento» habría ocurrido o, en este caso, posiblemente se habría derivado de la evolución «natural» de las heridas. Dicho de otro modo, como aduce el Gobierno alemán, el riesgo de «empeoramiento» de las quemaduras ya era inherente a la caída «accidental» de la jarra. Los primeros auxilios dispensados por la tripulación tenían precisamente por finalidad evitar la materialización de ese riesgo. Por lo tanto, existe una relación clara y estrecha de «causa y efecto» entre las lesiones de DB, aunque, procede repetirlo, estas puedan o deban distinguirse, y el correspondiente «accidente».

79. A este respecto, imaginemos una situación ajena al transporte de pasajeros pero, desde mi punto de vista, muy ilustrativa. Una persona deja caer de forma negligente una vela encendida en la casa de sus vecinos. Se produce un fuego. Por negligencia, los bomberos alertados no disponen del equipo necesario y no apagan las llamas debidamente. Al final, la casa se quema por completo. Según el razonamiento de DB, eso se consideraría una consecuencia improbable de dejar caer la vela, porque, si los bomberos hubieran cumplido con su deber de cuidado y logrado extinguir el fuego, el daño se habría mitigado. Es evidente la falacia lógica. Está claro que era previsible que dejar caer una vela en una cortina podría provocar eventualmente que la casa se quemara. En otras palabras, ese resultado final estaba claramente «dentro del riesgo» inherente a esa acción.

80. Por otro lado, en contra de lo que aduce DB, en este caso, aunque la respuesta de la tripulación ante la caída de la jarra, de demostrarse que fuera mediocre, pueda considerarse, sin duda, como ya he señalado, otra causa del «empeoramiento» de sus lesiones, no implica, sin embargo, una «ruptura de la cadena» que conduce al «accidente» desencadenante. Como se deduce claramente de los puntos 73 y 74 anteriores, únicamente sería así en caso de que la conducta de la tripulación hubiera sido particularmente atípica o altamente extraordinaria, hasta el punto de que esa conducta, y las lesiones eventualmente sufridas, pudieran parecer, en retrospectiva, *improbables* para un hipotético espectador. (92) Solo en ese caso no sería razonable, en términos políticos, imputar esas lesiones a ese «accidente». Ese umbral es elevado y, simplemente, no se alcanza en una situación como la que constituye el objeto del litigio principal.

81. En efecto, como observan con astucia Austrian Airlines, el Gobierno alemán y la Comisión, un espectador difícilmente podría considerar improbable el hecho de que un asistente de vuelo, que puede haber recibido formación médica básica únicamente y que tiene otros deberes y pasajeros que atender, no proporcionase, tras un «accidente» potencialmente estresante, el cuidado y atención médicos exigidos a un pasajero lesionado. (93) Ello no resulta tan «atípico» o «extraordinario». Es probable que ocurra porque la experiencia demuestra que, en esas circunstancias, la gente comete errores. Asimismo, tampoco puede recibir esa consideración el hecho de que, por negligencia, no se haya repuesto el botiquín de primeros auxilios antes de un vuelo. (94)

82. Otro ejemplo similar podría ser el de una persona arrollada por un coche conducido de forma negligente por otra, rompiéndole el brazo de forma que precise ser operado. Durante la operación, el cirujano no aplica el cuidado y atención necesarios y no logra mitigar la lesión, la empeora o incluso provoca otra distinta. Con carácter general, las normas de los Estados miembros reconocen que esos errores médicos no «rompen la cadena» que lleva a la negligencia inicial del conductor, pues no son especialmente «atípicos» o «excepcionales» hasta el punto de parecer improbables, en retrospectiva, porque, desgraciadamente, ocurren. (95)

83. Desde mi punto de vista, esa interpretación del requisito de causalidad previsto en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, en una situación como la del litigio principal, se ajusta perfectamente al sistema, objeto y finalidad del Convenio.

84. En primer lugar, en el régimen de responsabilidad que establece el Convenio de Montreal en caso de «lesión corporal» sufrida por un pasajero, la cuestión de si el personal de la compañía aérea adoptó las medidas exigidas en caso de «accidente» para prevenir la lesión únicamente resulta pertinente en el contexto de la *defensa*, de conformidad con el artículo 21, apartado 2, letra a), de ese Convenio, a efectos de limitar la responsabilidad de la compañía aérea con arreglo al artículo 17, apartado 1. (96) Por consiguiente, resulta lógico que ese aspecto no sea tenido en cuenta en una fase anterior, cuando se debe apreciar si puede considerarse que ese «accidente» «causó» la lesión y, por lo tanto, si la reclamación de que se trate se rige o no por esa disposición.

85. En segundo lugar, esa interpretación contribuye al «equilibrio de intereses equitativo» entre pasajeros y compañías aéreas que pretendían lograr los redactores del Convenio de Montreal. Garantiza que, cuando se formule una reclamación de indemnización con arreglo al artículo 17, apartado 1, de ese Convenio dentro del plazo de prescripción de dos años que se establece en él, el solicitante pueda ser indemnizado al amparo de esa disposición por todas las consecuencias perjudiciales que se deriven «directamente» del «accidente», incluidas las que se hayan producido parcialmente por la posterior dispensación de primeros auxilios inadecuados o insuficientes. (97) Al mismo tiempo, esa responsabilidad no resultaría excesiva, sino justificada y razonable, dada la importancia del «accidente» en cuestión. (98)

86. En tercer lugar, opino, al igual que el órgano jurisdiccional remitente y la Comisión, que esa interpretación también contribuye a la aplicación uniforme del Convenio de Montreal. A ese respecto, como ya he indicado en la primera sección de mi análisis, ese instrumento establece un régimen de responsabilidad imperativo. Por lo tanto, como se establece en el punto 68 anterior, para determinar si una reclamación se rige por el artículo 17, apartado 1, no ha de tenerse en cuenta la forma en la que ha sido argüida sino que, de forma objetiva, han de considerarse los hechos. La interpretación que propongo garantiza precisamente que, cuando una reclamación guarde relación con lesiones que están objetiva y directamente relacionadas con un «accidente», ningún abogado hábil podrá eludir el Convenio y, más concretamente, el plazo de prescripción previsto para la incoación de un procedimiento, diferenciando hábilmente las lesiones de ese acontecimiento, (99) como ha intentado hacer DB. (100)

2. Sobre si el hecho de que la tripulación no dispensara primeros auxilios adecuados y suficientes puede constituir, en sí, un «accidente»

87. En sus escritos, Austrian Airlines alega que carece de importancia que no pueda considerarse, conforme a Derecho, que la caída de la jarra de café «causara» las lesiones que invoca DB. En efecto, en opinión de la compañía aérea, el factor expuesto por el demandante como «causa» real de esas lesiones, a saber, los primeros auxilios dispensados por los asistentes de vuelo, puede calificarse, en sí, de «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. Así, en cualquier caso, incluso partiendo del planteamiento estricto de la exclusividad de ese instrumento, (101) la reclamación de DB estaría comprendida en su ámbito de aplicación y, por consiguiente, no podría formularse por estar prescrita.

88. Esa cuestión difiere de manera sustancial de la que plantea el órgano jurisdiccional remitente. Ya no se trata de una cuestión de causalidad en sí, sino de la calificación legal de una determinada conducta de la tripulación. Además, esa cuestión no ha sido objeto de suficiente debate ante el Tribunal de Justicia. De hecho, solo fue abordada de forma superficial por DB y Austrian Airlines en sus observaciones. Ante todo, como expondré en el punto siguiente, no es necesario abordarla en el presente asunto. Por todos esos motivos, insto respetuosamente al Tribunal de Justicia a no entrar en ese tema. Sin embargo, para el caso de que decida hacerlo, lo abordaré brevemente, con carácter subsidiario.

89. Con carácter general, cuando durante un vuelo internacional se produce un «accidente» como la caída involuntaria de café hirviendo sobre un pasajero provocándole lesiones corporales, como ocurrió en el procedimiento principal, no es necesario preguntarse si el hecho de que la tripulación no dispensara posteriormente primeros auxilios adecuados puede calificarse como tal. Como ya he expuesto en la sección anterior, el hecho de que el «accidente» contribuyera de forma «adecuada» o «directa» a esas lesiones resulta suficiente a los efectos del artículo 17, apartado 1, ya sea para ordenar a la compañía aérea que indemnice a la víctima o para no admitir su reclamación por impedirlo el Convenio, como en el litigio principal. Sería superfluo analizar en mayor detalle la «cadena de causas» que dio lugar a las lesiones mediante la búsqueda de otros posibles accidentes. (102)

90. Esa cuestión únicamente resulta pertinente en situaciones distintas de la que constituye el objeto del litigio principal, en las que unos pasajeros hayan sufrido problemas médicos durante vuelos internacionales, como derrames o paros cardíacos, no ocasionados por acontecimientos anormales sino debidos exclusivamente a problemas de salud preexistentes que se manifiestan casualmente a bordo. En efecto, esos problemas médicos no pueden considerarse, en sí mismos, «accidentes» con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, pues no son «externos» a los pasajeros afectados (103) sino puramente «internos». (104) En estas circunstancias, tanto pasajeros como, según el contexto, compañías aéreas, (105) han alegado que una respuesta inadecuada de la tripulación ante el problema médico en cuestión, por ignorarlo, no administrar primeros auxilios suficientes, no contar a bordo con los equipos necesarios para ello o decidir erróneamente no desviar el avión hasta un aeropuerto cercano para dispensar tratamiento inmediatamente, constituía, en sí, un «accidente» que ha contribuido a la eventual lesión corporal o muerte del pasajero.

91. Existen muchas resoluciones sobre esa cuestión en particular, especialmente provenientes de los tribunales estadounidenses. Sin embargo, esa jurisprudencia no está consolidada. En efecto, tanto DB como Austrian Airlines han invocado resoluciones que respaldan sus opiniones contrapuestas.

92. Conforme a una primera línea jurisprudencial, invocada por DB como «corriente mayoritaria», tales tribunales rechazan el argumento de que los fallos de la tripulación a la hora de dispensar cuidados médicos apropiados, no disponer de equipos médicos adecuados a bordo o no desviar la aeronave a un aeropuerto cercano, podrían constituir, en sí, «accidentes» en el sentido del artículo 17, apartado 1. (106)

93. Sin embargo, una segunda línea jurisprudencial, que Austrian Airlines presenta como «auténtica» opinión mayoritaria, y que parte de la crucial sentencia del United States Supreme Court (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América) dictada en el asunto Husain, (107) establece, en cambio, que la respuesta de la tripulación a un problema médico de un pasajero puede constituir, en determinadas circunstancias, un «accidente». Así sucede cuando el personal de la compañía aérea se aparta de las normas de protección del sector y/o de las políticas y procedimientos de la compañía aérea, que les exige adoptar una conducta particular dadas las circunstancias, por ejemplo, proporcionar oxígeno en caso de paro cardíaco, etc., en una medida tal que su respuesta puede ser considerada «inusual» y/o «inesperada». (108)

94. Como ya he indicado, no creo que el Tribunal de Justicia deba adoptar una postura sobre esta cuestión en el presente asunto, sobre todo porque, conviene repetirlo, es irrelevante para el asunto objeto del litigio principal. Sin embargo, si lo hace, recomiendo que sea cauteloso. En mi opinión, mediante el razonamiento adoptado en la sentencia Husain, el United States Supreme Court (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América) amplió de forma muy significativa el concepto de «accidente». Ya plantea ciertas dificultades conceptuales considerar que la conducta de la tripulación constituye, en sí, un «acontecimiento». (109) Sin embargo, el aspecto de esa interpretación que mayores retos plantea, es la idea subyacente de que la naturaleza «inusual o inesperada» (o «imprevista») de ese «acontecimiento» depende de si la tripulación se apartó de una particular conducta legalmente exigida, es decir, de si fue *negligente*.

95. En efecto, ese planteamiento puede implicar que la determinación de la existencia de un «accidente», que debería ser bastante sencilla, se convierta en un largo debate que entrañe complejas apreciaciones jurídicas y fácticas. A este respecto, aunque en muchas jurisdicciones se reconoce que las compañías aéreas tienen un deber de cuidado frente a los pasajeros, y pese a que existen normas del sector relativas a problemas médicos, (110) a menudo lo que resulta preciso hacer en una situación concreta puede ser dudoso, salvo en escasos supuestos evidentes como el de la sentencia Husain. (111) Es preciso recordar, ante todo, que el concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, pretende ser objetivo. Por lo general, la negligencia de la compañía aérea no suele ser pertinente a la hora de decidir si un determinado acontecimiento puede calificarse como tal. (112) Como se ha señalado en el punto 84 anterior, solo debe entrar en juego en el marco de la defensa, con arreglo al artículo 21, apartado 2, letra a), de ese Convenio. A este respecto, cabe criticar la sentencia Husain por haber trasladado el foco de la investigación del «accidente» de la naturaleza del acontecimiento que causó la lesión a la supuesta incapacidad de la compañía aérea para evitarlo.

96. Sentado lo anterior, en mi opinión, al interpretar el concepto de «accidente» en esos casos, (113) el Tribunal de Justicia debería tener en el punto de mira la postura que adoptará eventualmente sobre el alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal, razón adicional por la que conviene que se reserve su decisión sobre esta cuestión.

97. Por un lado, si el Tribunal de Justicia adopta el planteamiento amplio de esa exclusividad, deberá declarar que el hecho de que la tripulación no responda adecuadamente ante un problema médico de un pasajero *constituye* un «accidente», a pesar de las dificultades conceptuales que suscita esa interpretación. En efecto, lo contrario privaría a los pasajeros víctimas de *cualquier* recurso, a pesar de haber sufrido una lesión parcialmente imputable a la conducta del personal de la compañía aérea, dado que no se podría formular ninguna reclamación con arreglo al artículo 17, apartado 1 y que el Convenio vedaría cualquier demanda por negligencia basada en el Derecho interno. Ese resultado difícilmente reflejaría el «equilibrio de intereses equitativo» entre compañías aéreas y pasajeros. Además, también eliminaría un importante incentivo para que las compañías aéreas cumplan su deber de cuidado y las correspondientes normas del sector, pues no estarían obligadas a responder frente a las víctimas en caso de incumplimiento.

98. De hecho, la sentencia Husain debería leerse fundamentalmente en ese sentido. Se dictó después de que ese mismo Supreme Court (Tribunal Supremo) declarara, en la sentencia Tseng, que los pasajeros o bien disponen de un recurso al amparo del Convenio de Montreal, o carecen de cualquier tipo de vía recurso. Al englobar en el concepto de «accidente» la respuesta negligente de la tripulación ante un problema médico, ese órgano jurisdiccional se aseguró de que las víctimas de esa conducta obtuvieran una reparación. (114)

99. Por otro lado, si el Tribunal de Justicia opta por el planteamiento estricto del alcance de la exclusividad del Convenio de Montreal, propongo que mantenga la interpretación «tradicional» del concepto de «accidente» empleado en el artículo 17, apartado 1. En tal caso, considerar que la actuación descuidada de la tripulación al atender un pasajero enfermo no constituye, en sí, un «accidente», excluiría, sin duda alguna, la posibilidad de recurso con arreglo a ese instrumento. Sin embargo, al mismo tiempo, también dejaría franco el paso a las demandas por negligencia con arreglo al Derecho interno. Por consiguiente, estas situaciones no quedarían desatendidas.

V. Conclusión

100. En virtud de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) del siguiente modo:

«1. El artículo 29 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado, en nombre de esta, mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (el “Convenio de Montreal”),

debe interpretarse en el sentido de que

al margen de cómo se formule, una reclamación contra una compañía aérea que esté objetivamente relacionada con lesiones corporales sufridas por un pasajero durante un vuelo internacional comprendido en el ámbito de aplicación general de ese Convenio, como consecuencia de un accidente producido a bordo de la aeronave, en el sentido del artículo 17, apartado 1, de ese Convenio, se rige en exclusiva por el citado Convenio. Por consiguiente, las condiciones y límites de responsabilidad

establecidos en él, incluido el plazo de prescripción de dos años previsto en el artículo 35, apartado 1, de ese Convenio, se aplican de forma imperativa a esa reclamación. Esa respuesta se entiende sin perjuicio de que otras lesiones sufridas por los pasajeros también se rijan en exclusiva por ese mismo Convenio.

2. El artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal

debe interpretarse en el sentido de que

a los efectos del artículo 17, apartado 1, de ese Convenio, debe entenderse que un “accidente” ha “causado” las lesiones corporales de un pasajero cuando (i) de no ser por ese acontecimiento, no se habrían sufrido tales lesiones y (ii) las lesiones sean una consecuencia previsible de este, al margen de que otro factor, como unos primeros auxilios inadecuados posteriormente dispensados por los asistentes de vuelo, pueda haber contribuido también a las lesiones en cuestión.»

1 Lengua original: inglés.

2 Ese Convenio, hecho 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 mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38).

3 Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en lo sucesivo, «Convenio de Varsovia»).

4 De 9 de octubre de 1997 (DO 1997, L 285, p. 1).

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

6 Las partes en el litigio principal discrepan sobre si esos primeros auxilios fueron suficientes y adecuados (véase la nota a pie de la página 8 siguiente).

7 Véase el artículo 1489 del Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil General austriaco).

8 DB aduce que los asistentes no enfriaron sus heridas con agua fría y solo le entregaron un pequeño tubo de ungüento para aplicar sobre ellas. Además, el botiquín de primeros auxilios no

contenía unguento ni vendas en suficiente cantidad para tratar las quemaduras. Austrian Airlines rebate esos hechos.

9 El órgano jurisdiccional de primera instancia partió de la premisa de que era aplicable el Convenio de Varsovia, y no el Convenio de Montreal, porque creía que Israel solo era parte del primero. Sin embargo, como señaló el órgano jurisdiccional de apelación, Israel depositó el instrumento de adhesión al Convenio de Montreal el 19 de enero de 2011 y dicho Convenio entró en vigor en relación con el referido Estado el 20 de marzo de ese mismo año (véase [https://www.icao.int/secretariat/legal/List %20of %20Parties/Mtl99_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)).

10 Véase la nota a pie de página 2 anterior.

11 Véase, en particular, la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, en lo sucesivo, «sentencia Niki Luftfahrt», EU:C:2019:1127), apartado 30 y jurisprudencia citada.

12 Véase el punto 9 anterior. Además, como Austrian Airlines parece ser una «compañía aérea comunitaria» en el sentido del artículo 2, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 2027/97, ese Reglamento también se aplica. No obstante, en lo que concierne a la responsabilidad de tales compañías aéreas por las lesiones sufridas por pasajeros, el artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento remite sin más al Convenio de Montreal.

13 O «durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque». Sin embargo, en las presentes conclusiones me centraré en las lesiones sufridas a bordo de la aeronave.

14 O, con carácter alternativo, desde el día en que la aeronave debería haber llegado o la fecha de la detención del transporte.

15 Compárense los puntos 9 y 11 anteriores.

16 Véase el artículo 1489 del Código Civil General austriaco.

17 No hablaré de los artículos 18 y 19 del Convenio de Montreal en el resto de las presentes conclusiones, dado que no resultan pertinentes en este caso.

18 Véase, para la definición de ese concepto, el punto 58 a continuación.

19 Véase, sobre esta cuestión, el punto 58 a continuación.

20 A pesar de algunas diferencias textuales, ambas disposiciones son equivalentes, con carácter general. En consecuencia, las resoluciones judiciales y los artículos doctrinales referidos al artículo 24 del Convenio de Varsovia resultan pertinentes para interpretar el artículo 29 del Convenio de Montreal. Lo mismo ocurre con el artículo 17 del primer Convenio y con el artículo 17, apartado 1, del segundo (véanse las conclusiones del Abogado General Saugmandsgaard Øe presentadas en el asunto *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:788, puntos 26, 27 y 43). Por lo tanto, me referiré de forma indistinta a resoluciones relativas a uno u otro Convenio.

21 Véase, para una opinión en el mismo sentido, Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5ª edición, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, Londres, 2013, p. 513, apartado 10 103, y Giumulla, E., «Article 29 — Principles for claims», en *Montreal Convention*, Kluwer, Países Bajos, 2006, p. 5-7, apartados 10 a 13.

22 Véase, en particular, la sentencia del Supreme Court of the United States (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América), de 12 de enero de 1999, *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 US 155 (en lo sucesivo, «sentencia Tseng»). Véase también la postura de Tompkins, G. N., manifestada, en particular, en Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (eds.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, pp. 1004 y 1005, apartados 143 a 148.

23 Véase, en tal sentido, el punto 18 anterior.

24 Conforme al planteamiento amplio, si DB hubiera presentado su demanda dentro del plazo de prescripción de dos años establecido en el artículo 35, apartado 1, del Convenio de Montreal, solo se habría abordado la cuestión de si sus lesiones fueron causadas por un «accidente» a efectos de determinar si existía algún tipo de recurso.

25 Véanse, no obstante, las sentencias citadas en el punto 50 a continuación. Esa cuestión se planteó también en el asunto en que recayó la sentencia de 20 de octubre de 2022, *Laudamotion* (C-111/21, EU:C:2022:808). Sin embargo, el Tribunal de Justicia declaró que no era preciso contestarla en ese asunto (véase el apartado 34 de dicha sentencia).

26 Sentencia de la House of Lords (Scotland) (Cámara de los Lores de Escocia, Reino Unido), de 12 de diciembre de 1996, *Abnett v. British Airways Plc*, [1997] A.C. 430 (en lo sucesivo, sentencia «Sidhu»).

27 Las sentencias Sidhu y/o Tseng han sido aplicadas, en particular, por el Court of Appeal of New Zealand (Tribunal de Apelación de Nueva Zelanda) en su sentencia dictada en el asunto *Emery Air Freight Corp v Nerine Nurseries Ltd* ([1997] 3 NZLR 723); el Federal Court of Australia (Tribunal Federal de Australia) en su sentencia de 9 de septiembre de 1998, *South Pacific Air Motive Pty Ltd v Magnus* [157 ALR 443 (1998)], y por el Supreme Court of Canada (Tribunal Supremo de Canadá) en su sentencia de 28 de octubre de 2014, *Thibodeau v. Air Canada* ([2014] 3 S.C.R. 340). El Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) también adoptó el planteamiento amplio en su sentencia de 15 de marzo de 2011 (*Az X ZR 99/10*).

28 Véase, en particular, Supreme Court of the United Kingdom (Tribunal Supremo del Reino Unido), 5 de marzo de 2014, *Hook v British Airways Plc*, [2014] WL 795206.

29 Véase, en particular, la doctrina citada en la nota a pie de página 55 a continuación.

30 Conclusiones presentadas en el asunto C-589/20, en lo sucesivo, «conclusiones presentadas en el asunto *Austrian Airlines* (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea)», EU:C:2022:47, punto 29. Véase, por analogía, la sentencia de 6 de octubre de 2020, *Comisión/Hungría (Enseñanza superior)* (C-66/18, EU:C:2020:792), apartado 92. En consecuencia, me remitiré a las resoluciones nacionales pertinentes en las presentes conclusiones.

31 El Tribunal de Justicia ya ha dejado claro que no tiene la intención de hacerlo. Véanse, en particular, las distintas definiciones del concepto de «accidente» expuestas en el punto 58 a continuación.

32 Véanse, entre otras muchas resoluciones, las sentencias del United States Court of Appeals, Third Circuit (Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América, Tercer Circuito), de 19 de julio de 1984, *Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd*, 739 F.2d 130; del US District Court, S.D. New York (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito Sur de Nueva York), de 24 de septiembre de 1991, *Walker v. Eastern Air Lines, Inc.*, 775 F.Supp. 111 (en la que se indica que, antes de la sentencia Tseng, el planteamiento estricto de la exclusividad recibía «el consenso mayoritario de los tribunales que han examinado la cuestión») y del United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América, Undécimo Circuito), de 25 de agosto de 1997, *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515.

33 Véanse, en particular, Giumulla, E., op. cit., p. 5, apartado 9, p. 8, apartado 15 y citas doctrinales; McDonald, M., «The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Harm Claims», *The Irish Jurist*, vol. XLIV, 2010, pp. 203 a 238, y Bernard, N., «Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention», *International Community Law Review*, vol. 23, edición 4, 2021, pp. 313 a 343.

34 *Colección de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331 (en lo sucesivo, «Convenio de Viena»). Véanse los artículos 31 y 32 de dicho Convenio.

35 La evolución de tal disposición a lo largo del tiempo refuerza ese argumento. La versión original del artículo 24 del Convenio de Varsovia disponía, en esencia, que «en los casos previstos en el artículo 17» las acciones de responsabilidad solo podían ejercerse dentro de las condiciones señaladas en ese Convenio. Sin embargo, la redacción del artículo 24 fue posteriormente modificada por el Protocolo de Montreal n.º 4, que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional. En él, la referencia a los «casos previstos en el artículo 17» se sustituyó por la expresión, claramente más inclusiva, «en el transporte de pasajeros [...]».

36 Los redactores del Convenio podrían haber indicado, por ejemplo, que, «en el transporte aéreo internacional no podrá ejercitarse ninguna acción [...] por daños o lesiones de ningún tipo, cualquiera que sea su causa, distinta de las previstas en este Convenio». Véase McDonald, M., op. cit., pp. 205 y 227.

37 Véase el quinto párrafo de la exposición de motivos del Convenio de Montreal.

38 Véanse, en particular, las sentencias Sidhu y Tseng.

39 Véase, en particular, Bernard, N., op. cit. pp. 313 a 343.

40 Véase, en particular, la sentencia del United States Court of Appeals, Third Circuit (Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América, Tercer Circuito), de 19 de julio de 1984, *Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd*, 739 F.2d 130, y la jurisprudencia citada. Véase también Giumulla, E., op. cit., p. 5, apartado 9, p. 8, apartado 15, y las diversas remisiones a la doctrina.

41 Véase el tercer párrafo de la exposición de motivos del Convenio de Montreal.

42 Véase, en particular, McDonald, M., op. cit., y Bernard, N., op. cit.

43 Véase el quinto párrafo de la exposición de motivos del Convenio de Montreal.

44 Véanse, en particular, las sentencias Sidhu y Tseng.

45 Extremo que reconoce con gran franqueza Lord Hope en la sentencia Sidhu: «Hay varios pasajes en [el Acta de la Segunda Conferencia Internacional sobre Derecho Privado Aeronáutico celebrada del 4 al 12 de octubre de 1929 en Varsovia] en los que se hace constar que los delegados manifestaron su opinión sobre el objeto del Convenio. [...] Pero no son más que amagos a lo largo de varios días de intenso debate en el que participaron muchos delegados. No creo que exista una manifestación de opiniones suficientemente clara y sistemática [...] sobre el asunto que nos ocupa [...]»

46 «El objetivo subyacente al artículo [29] era garantizar que, cuando se aplica el Convenio, no sea posible eludir sus disposiciones presentando una demanda de indemnización por daños [...] basada en un contrato, en un hecho ilícito o con otro fundamento. Una vez se aplica el Convenio, sus condiciones y límites de responsabilidad resultan aplicables» (véase *Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico*, acta de la séptima sesión, p. 3, apartado 10). Desafortunadamente, el presidente no ahondó en cuanto a «las circunstancias en las que se aplica el Convenio».

47 Véase la sentencia del Supreme Court of the United Kingdom (Tribunal Supremo del Reino Unido), de 5 de marzo de 2014, *Stott v Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] UKSC 15, referida al Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (DO 2006, L 204, p. 1; corrección de errores en DO 2023, L 26, p. 34).

48 Véase, en particular, la sentencia del United States Court of Appeals, Second Circuit (Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América, Segundo Circuito), de 22 de marzo de 2002, *King v. American Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352.

49 Véase, en particular, la sentencia del United States District Court, D. Maryland (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito de Maryland), de 31 de enero de 2007, *Knowlton*

v. *American Airlines, Inc.*, 31 Avi 18,486). Véase, para más ejemplos de pasajeros privados de vías de recurso, *McDonald, M.*, op. cit., pp. 220 a 223.

50 Véanse, en particular, *Giemulla, E.*, op. cit., p. 5, apartado 9, y *McDonald, M.*, op. cit.

51 Véase, en particular, la sentencia del Supreme Court of the United Kingdom (Tribunal Supremo del Reino Unido), de 5 de marzo de 2014, *Stott v Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] WL 795206, apartados 63 a 65.

52 Sentencia de 10 de enero de 2006 (C-344/04, EU:C:2006:10), apartados 33 a 48.

53 Sentencia de 23 de octubre de 2012 (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartados 41 a 60.

54 Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

55 Véase, en particular, *Wegter, J.J.*, «The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention», *Air & Space Law*, vol. 31, n.º 2, 2006, pp. 133 a 148; *Radošević, S.*, «CJEU's Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention», *Air & Space Law* vol. 38, n.º 2, 2013, pp. 95 a 110, y *Tompkins, G. N.*, «Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure», *Air & Space Law*, vol. 39, n.º 3 (2014), pp. 203 a 214.

56 Es decir, en caso de «acumulación» de derechos a interponer una acción (véase el punto 26).

57 Compárense los puntos 31 y 32 anteriores.

58 Como acabo de exponer, únicamente en caso de que se considere que lesiones como las sufridas por DB *no resultaron* de un «accidente», sería necesario que el Tribunal de Justicia manifestara su opinión sobre el alcance de la exclusividad. Esa es la razón por la que el órgano

jurisdiccional remitente planteó, con pragmatismo, la cuestión prejudicial con carácter subsidiario.

59 Véase el punto 10 anterior.

60 Sentencia del Supreme Court of the United States (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América), de 4 de marzo de 1985, 470 U.S. 392 (1985) (en lo sucesivo, «sentencia Air France v. Saks»).

61 Apartado 35.

62 Véase, por analogía, la sentencia Niki Luftfahrt, apartados 14 y 43.

63 Véase el punto 14 anterior.

64 Ha de subrayarse que, en el estado actual del procedimiento principal, ese extremo aún no ha quedado acreditado. En efecto, Austrian Airlines lo rebate (véase la nota a pie de página 8) y el órgano jurisdiccional remitente ha señalado que, de resultar pertinente para la demanda de DB, sería necesario practicar más pruebas y realizar más apreciaciones al respecto.

65 Véase, para más detalles, la nota a pie de página 8 anterior.

66 Llegados a este punto es legítimo preguntarse si, en el marco de un procedimiento prejudicial con arreglo al artículo 267 TFUE, que se circunscribe a cuestiones de interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia puede apreciar si un determinado accidente ha «causado» una lesión en particular, a los efectos del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. En mi opinión, *puede hacerlo*, si bien solo en cierta medida. En efecto, como expondré en la siguiente sección, la causalidad se reduce a dos aspectos. *En primer término*, es preciso determinar si el «accidente» contribuyó o no a la producción de la lesión (véanse los puntos 66 a 68). Esa es, simplemente, una cuestión fáctica que debe aclarar el juez nacional en cada caso. En el presente asunto, ese hecho no resulta controvertido (véase el punto 75). Un *segundo* aspecto de la causalidad consiste en establecer si ese «accidente» guarda una relación suficientemente directa con la lesión en cuestión como para justificar, desde el punto de vista político, la aplicación del artículo 17, apartado 1 (véanse los puntos 69 a 74). Esa es una cuestión de Derecho (de la Unión) y la única que constituye el objeto de este procedimiento (véanse los puntos 77 y ss.). También cabría preguntarse si el Tribunal de Justicia *debe hacerlo*. Ya manifesté,

en el punto 77 de mis conclusiones presentadas en el asunto Austrian Airlines (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea), las reservas que tengo en relación con que el Tribunal de Justicia responda en un procedimiento prejudicial a cuestiones circunscritas a unos hechos muy detallados y específicos. Dicho esto, dado que el presente asunto es el primero que tiene por objeto el requisito de causalidad del artículo 17, apartado 1, y a la luz de su carácter ilustrativo para asuntos futuros, considero útil y apropiado que lo haga en esta ocasión.

67 La naturaleza artificial de ese planteamiento queda patente, desde mi punto de vista, por el hecho de que Austrian Airlines y la Comisión responden a la cuestión de si la caída de la jarra y la posterior dispensación de primeros auxilios debe considerarse un único «accidente» adoptando un razonamiento que, por naturaleza, es causal, y al que me referiré cuando resulte pertinente. Incluso el Gobierno alemán, que examina, en primer término, si los dos acontecimientos pueden constituir un único «accidente» y, en segundo término, si las lesiones de DB pueden considerarse «causadas» por la caída de la jarra, adopta esencialmente el mismo razonamiento en ambas etapas. En efecto, el propio órgano jurisdiccional remitente examina la cuestión desde una perspectiva causal en su resolución de remisión.

68 A este respecto, comparto la opinión del órgano jurisdiccional de apelación en el litigio principal (véase el punto 13 anterior).

69 En este caso, se trataría del Derecho austriaco, en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO 2008, L 177, p. 6; corrección de errores en DO 2009, L 309, p. 87).

70 Las condiciones de responsabilidad de la compañía aérea, al menos en asuntos que tienen por objeto accidentes, están sin duda incluidas entre las reglas del transporte aéreo internacional que el Convenio de Montreal pretendía unificar (véanse los puntos 44 y 45 anteriores). Apremiar una de esas condiciones a la luz de la *lex contractus* iría en contra del objetivo de uniformidad pues, en ese caso, la responsabilidad variaría en función del foro ante el que se formulara la reclamación — toda vez que las distintas reglas de conflicto de leyes de los Estados parte pueden designar distintas *lex contractus* — y, en última instancia, del contenido de esa ley.

71 El Convenio de Montreal somete expresamente ciertas cuestiones al Derecho interno (véanse, en particular, el artículo 33, apartado 4, o, de forma implícita, el artículo 29, párrafo primero, primera línea «[...] sin que ello afecte a [...]»). No lo hace en relación con el requisito de causalidad previsto en el artículo 17, apartado 1.

72 Véase, por analogía, la sentencia de 20 de octubre de 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808), apartado 21 y jurisprudencia citada.

73 Véanse mis conclusiones presentadas en el asunto Austrian Airlines (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea), punto 72.

74 Un ejemplo típico sería un ciclista que arrolla a un peatón. Eso puede ocurrir como consecuencia de la combinación de la velocidad de la bicicleta, de un defecto en sus frenos, del despiste del peatón, etc.

75 Véase, en particular, para un análisis comparativo del Derecho de los Estados miembros de la Unión Europea y del Reino Unido, Von Bar, C. y otros (eds.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Sellier, European Law Publishers, Múnich, 2008, vol. IV, Libro VI («Non contractual liability arising out of damage caused to another»), Capítulo 4: «Causation», pp. 3566 a 3608.

76 «Cualquier lesión es producto de una cadena de causas y únicamente exigimos que el pasajero sea capaz de demostrar que alguno de los eslabones de esa cadena fue [un accidente en el sentido del artículo 17, apartado 1].»

77 Véase el tercer párrafo de la exposición de motivos del Convenio de Montreal.

78 Dicho esto, es posible que existan situaciones en las que resulte difícil demostrar que, de no ser por un determinado «accidente», la lesión no se habría sufrido. Véase, sobre esa cuestión, en particular, Defossez, D., «Contaminated Air: Is the “But For” Test Saving Air Carriers?», *Air & Space Law*, vol. 44, n.º 2, 2019, pp. 185 a 202.

79 Dado que el aterrizaje «accidental», de forma aislada, no habría provocado el paro cardíaco y la lesión corporal, sino que solo lo hizo en conjunción con el estado de salud preexistente del citado pasajero.

80 Véase, en tal sentido, la sentencia del Supreme Court of the United States (Tribunal Supremo de Estados Unidos de América), de 24 de febrero de 2004, *Olympic Airways v. Husain*, 124 S.Ct. 1221.

81 Véase, en tal sentido, la sentencia Niki Luftfahrt, apartado 40.

82 Véase, en particular, Von Bar, C. y otros (eds.), *op. cit.*, p. 3570, y, para un análisis comparativo del Derecho de los Estados miembros sobre esta cuestión, pp. 3574 a 3585.

83 Véase en particular, para un análisis comparativo del Derecho de los Estados miembros sobre esa cuestión, Von Bar, C. y otros (eds.), *op. cit.*, pp. 3574 a 3585.

84 Es posible que exista más de una causa «adecuada» o «directa» de una lesión.

85 A efectos del presente asunto, los adjetivos «adecuado» y «directo» se emplearán como sinónimos, dejando de lado todos los matices del Derecho interno.

86 Véase, en lo que respecta al Derecho estadounidense, Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), «Scope of liability — Proximate cause», apartado 29. Póngase por ejemplo a un estudiante que sale tarde de la universidad porque su clase termina después de lo previsto, que es atropellado por un coche al cruzar la calle y fallece como consecuencia del accidente. El propio hecho de conducir un coche genera un riesgo de accidente. La hora a la que termina la clase, no. El primer factor es una causa «adecuada»/«directa» de la lesión; la segunda, pese a ser condición necesaria de la misma (causa fáctica), no lo es.

87 Véase, en el mismo sentido, Giesmulla, E., *op. cit.*, p. 19, apartado 45.

88 Véase, entre otras muchas resoluciones, la sentencia del United States District Court, S.D. New York (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito Sur de Nueva York), de 6 de septiembre de 2007, *Zarlin v. Air France*, 2007 WL 2585061, y la jurisprudencia citada.

89 Véase el punto 59 anterior. Aunque, al parecer, el órgano jurisdiccional remitente acepta ese extremo del razonamiento de DB, dado que constituye la premisa de su primera cuestión prejudicial, a mí no me convence. En efecto, lo que DB califica como dos lesiones diferentes son, en realidad, la misma: las quemaduras que sufrió. El hecho de que la tripulación no dispensara primeros auxilios no dio lugar a una lesión «independiente» en sentido estricto; habría sido así si, por ejemplo, el asistente, al curar las quemaduras de DB, le hubiera pisado y roto los dedos del pie. Las quemaduras tampoco «empeoraron» por la conducta de la tripulación, en el sentido

estricto de «ser *peor* de lo que eran». En efecto, como expongo en el punto 76 siguiente, la cuestión aquí es si la tripulación actuó de forma negligente al no lograr mitigar sus quemaduras, es decir, hacerlas *menos graves* de lo que eran inicialmente o mejor de lo que habrían sido de tener una evolución «natural». Dicho esto, como ya he apuntado más arriba, incluso si los primeros auxilios hubieran dado efectivamente lugar a una lesión independiente, el razonamiento expuesto en estas conclusiones resultaría, con todo, válido *mutatis mutandis*.

90 En muchas jurisdicciones se reconoce que las compañías aéreas tienen un deber de cuidado frente a los pasajeros. En particular, en el Derecho austriaco, que resulta aplicable al contrato de transporte en cuestión (véase la nota a pie de página 69), la celebración de ese contrato genera para la compañía aérea la obligación de garantizar su seguridad [véanse mis conclusiones presentadas en el asunto Austrian Airlines (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea), nota a pie de página 5].

91 En la Unión Europea, las normas del sector están recogidas en el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO 1991, L 373, p. 4), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, (DO 2006, L 377, p. 1), Anexo III. Véanse, en particular, OPS 1.745 (obligación de llevar botiquines de primeros auxilios accesibles para su uso); OPS 1.755 (obligación de llevar un botiquín médico de emergencia); OPS 1.760 (obligación de disponer de oxígeno de primeros auxilios); OPS 1.1005 y OPS 1.1010 (entrenamiento inicial de seguridad y de conversión de la tripulación relativo, en particular, al contenido y uso de los botiquines de primeros auxilios, del oxígeno de primeros auxilios y del equipo médico de emergencia).

92 Por analogía, en el Derecho interno de los Estados parte, cuando la conducta de un tercero interviene entre las acciones dañosas iniciales del demandado y la lesión eventualmente sufrida por la víctima, tal conducta solo se considera «causa sustitutiva» si, retrospectivamente, esa conducta parece ser *imprevisible o improbable*. Si no es así, no rompe la «cadena de causas» iniciada con las acciones del demandado. Un ejemplo típico es el de una persona que deja negligentemente un arma cargada en el patio de un colegio y un niño posteriormente la coge y la dispara contra su amigo. En ese caso, la conducta del niño no rompe la «cadena de causas» que enlaza con la negligencia de la primera persona. En efecto, si alguien deja un arma en el patio de un colegio, simple y llanamente se puede prever razonablemente que un niño la cogerá y utilizará. Véase, en particular, Von Bar, C. y otros (eds.), op. cit., pp. 3571 a 3572 y 3578 a 3581.

93 Para evitar cualquier tipo de confusión, conviene destacar que la cuestión de si era «previsible» que la tripulación dispensara primeros auxilios supuestamente inadecuados a efectos de determinar si cabe considerar que las lesiones de DB fueron adecuadamente «causadas» por la caída «accidental» de la jarra de café, es sustancialmente distinta de si esa omisión constituye, en sí misma, un «accidente», es decir, conforme a la definición adoptada por el Tribunal de Justicia (véase punto 58), un acontecimiento «imprevisto» (véase la sección B.2. de las presentes conclusiones). Imagínese un asistente de vuelo que sirve una taza de café caliente

a un pasajero. Esa taza se desliza por la mesa plegable del asiento del pasajero dando lugar a una escaldadura. Por un lado, se trata de una sucesión de acontecimientos «previsible» a efectos de causalidad. Un espectador razonable podría haber previsto que eso ocurriera. El riesgo de escaldadura es inherente al acto de servir bebidas calientes. Teniendo en cuenta circunstancias habituales, como el movimiento de la aeronave, es posible que una taza caiga de una bandeja y, de hecho, ocurre. Por eso, en ocasiones las tazas de café se sirven con tapa. Por otro lado, la caída de la taza, cuando se produce, puede seguir considerándose un «acontecimiento imprevisto» y, en consecuencia, un «accidente», porque el pasajero lesionado (a menos que sea omnisciente) no sabía, antes de que pasara, el momento en el que ocurriría. En suma, muchos «accidentes» aun siendo «imprevistos» son «previsibles».

94 Por el contrario, como señala el Gobierno alemán en sus observaciones, si, tras la caída de la jarra de café, el asistente que curó las heridas de DB hubiera tenido, por algún motivo inexplicable, un ataque de ira y pegado intencionadamente al pasajero, no cabe duda de que esa conducta habría resultado retrospectivamente imprevisto e improbable.

95 En esas circunstancias, el conductor podría ser declarado responsable de *todas* las lesiones [véase, en particular, la sentencia de la Cour de cassation (Tribunal de Casación, Francia), de 27 de enero de 2000, n.º 97-20.889], al margen del hecho de que la víctima también pueda tener potencialmente una acción contra el médico, *únicamente* en relación con la segunda lesión. Para un análisis comparativo de la legislación de los Estados miembros al respecto, véase, en particular, Von Bar, C. y otros (eds.), op. cit., pp. 3574 a 3585.

96 Según dicha norma, «el transportista no será responsable del daño previsto en el [artículo 17, apartado 1] en la medida que exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que [...] el daño no se debió a la negligencia [...] [de] sus dependientes o agentes». En efecto, se suele apreciar a la luz de esa norma si el personal de la compañía aérea cumplió su deber de cuidado y las normas del sector después de un «accidente». Véase, por ejemplo, la sentencia del United States District Court, S.D. Florida (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito Sur de Florida), de 10 de marzo de 2018, Quevedo v. Iberia Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora Co., 2018 WL 776754.

97 Más concretamente, significa, por ejemplo, que, si DB hubiera presentado su demanda dentro del plazo de prescripción previsto en el Convenio de Montreal, podría haber obtenido una indemnización, con arreglo al artículo 17, apartado 1, por *todas* sus lesiones, toda vez que incluso las consecuencias supuestamente independientes de los primeros auxilios estaban, no obstante, «adecuadamente» o «directamente» relacionadas con la caída «accidental» de la jarra de café. En cambio, la interpretación opuesta sería más gravosa para los pasajeros. Implicaría que, para ser íntegramente indemnizado en una situación similar, un pasajero tendría que alegar y acreditar no solo una, sino *dos* causas para interponer una acción. En vez de tener que demostrar únicamente que se derramó una bebida hirviendo, también tendría que *acreditar* que la actuación subsiguiente del equipaje de cabina fue negligente, lo que, como se indica en el punto 95 siguiente, no siempre resultaría una tarea sencilla.

98 Ello resulta todavía más razonable cuando los primeros auxilios inadecuados hayan sido dispensados por el personal de la compañía aérea. Dicho esto, incluso en caso de que los primeros auxilios hubieran sido dispensados, por ejemplo, por un enfermero que estuviera a bordo por casualidad, la compañía aérea seguiría siendo responsable con arreglo al artículo 17, apartado 1, por todas las lesiones sufridas por el pasajero dado que, como ya he expuesto en estas conclusiones, ha de considerarse que el «accidente» las «causó», en el sentido de dicha disposición. No cabe duda de que, en tal caso, el pasajero también podría tener una acción contra el enfermero, pues su conducta también causó la lesión. Sin embargo, esa sería una cuestión sujeta a Derecho interno, pues el Convenio de Montreal solo regula las reclamaciones contra las compañías aéreas.

99 Véase, en relación con un asunto muy similar, la sentencia del United States Court of Appeals, Second Circuit (Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América, Segundo Circuito), de 5 de enero de 1998, *Fishman by Fishman v. Delta Air Lines, Inc.*, 132 F.3d 138. En ese caso, una niña fue escaldada durante un vuelo después de que un asistente de vuelo derramara involuntariamente agua hirviendo sobre ella. Eso fue claramente un «accidente» en el sentido del artículo 17 del Convenio de Varsovia. La pasajera y su madre interpusieron una demanda por negligencia contra la compañía aérea transcurridos más de dos años del acontecimiento. Para evitar que se declarara que el Convenio vedaba esa demanda, las demandantes, al igual que DB en el litigio principal, no invocaron como «causa» de la lesión el propio «accidente» sino la supuesta negativa negligente de la tripulación a dispensar primeros auxilios con posterioridad. El órgano jurisdiccional nacional rechazó ese argumento señalando que «el hecho subyacente a las pretensiones [...] [fue] la escaldadura de [la menor] [...] La causa desencadenante, el «accidente», no puede separarse de forma artificial de su resultado [...] para eludir el Convenio de Varsovia».

100 La estrategia del abogado queda patente aquí puesto que DB parece haber modificado la base de sus pretensiones entre la primera y la segunda instancia del procedimiento, potencialmente para eludir la aplicación del Convenio (compárense los puntos 11 y 14 anteriores).

101 Es preciso recordar que, conforme al planteamiento «amplio» de la exclusividad del Convenio, la reclamación de DB no podría formularse, simplemente porque se refiere a una lesión sufrida a bordo de una aeronave, haya sido causada o no por un «accidente» en el sentido del artículo 17, apartado 1.

102 Es de destacar que reconocer que no ha sido un «accidente» sino dos «accidentes» los que han causado la lesión del pasajero no incidiría en el importe de la indemnización que este podría obtener con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal. De hecho, esa indemnización pretende compensar la lesión sufrida. Su importe depende, en consecuencia, del alcance de esa lesión, no del número de «accidentes» que contribuyeron a provocarla.

103 Criterio que resulta relevante, al menos, en la definición de «accidente» establecida en la sentencia *Air France v. Saks* (véase el punto 58 anterior).

104 Véase, en particular, la sentencia del United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América, Undécimo Circuito), *Krys v. Lufthansa German Airlines*, de 25 de agosto de 1997, 119 F.3d 1515.

105 En efecto, antes de las sentencias *Sidhu y Tseng*, cuando se partía del planteamiento estricto de la exclusividad del Convenio de Varsovia o de Montreal, los demandantes tenían interés en alegar que no se había producido ningún «accidente» en tales circunstancias, pues una declaración en tal sentido implicaba que el Convenio no se consideraba aplicable, lo cual les permitía formular reclamaciones con arreglo al Derecho nacional, normalmente más favorables para ellos. En cambio, las compañías aéreas tenían interés en que se hubiera producido efectivamente un «accidente», porque ello implicaba que el asunto quedaba comprendido en el ámbito exclusivo de ese Convenio. A partir de las sentencias *Sidhu y Tseng*, cuando el planteamiento amplio de la exclusividad pasó a ser la norma general, también comenzó a interesar a los pasajeros alegar que se había producido un «accidente» pues era la única forma de obtener una reparación. En cambio, las compañías aéreas pasaron a tener mayor interés por que se declarara que no había ocurrido «accidente» alguno, dado que ello las protegía de cualquier responsabilidad.

106 Véanse, en particular, y respectivamente, las sentencias del United States Court of Appeals, Third Circuit (Tribunal de Apelación de los Estados Unidos de América, Tercer Circuito), de 19 de julio de 1984, *Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd*, 739 F.2d 130; del United States District Court, S.D. New York (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito Sur de Nueva York), de 22 de febrero de 1996, *Tandon v. United Air Lines*, 926 F.Supp. 366, y del United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América, Undécimo Circuito), de 25 de agosto de 1997, *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515.

107 En el asunto en el que recayó esa sentencia, un pasajero fue indebidamente sentado en la sección de fumadores de la aeronave a pesar de sufrir una dolencia asmática que le hacía muy sensible al humo ambiental. La esposa del pasajero solicitó en reiteradas ocasiones a un asistente de vuelo que trasladara a su marido a otra zona del avión, pero este se negó. A medida que aumentó la condensación de humo durante el vuelo, se sintió indispuesto, recibió algo de asistencia médica de un doctor que viajaba con él, pero falleció posteriormente. El Tribunal Supremo declaró que la negativa del asistente a recolocar al pasajero constituye un «accidente» dado que fue un «acontecimiento» claramente «externo» al pasajero y también «inesperado e inusual» pues se apartaba de las normas del sector y de las políticas de la compañía aérea.

108 Véase, por ejemplo, la sentencia del United States District Court, S.D. Indiana, Indianapolis Division (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito Sur de Indiana, División de Indianápolis), de 10 de octubre de 2007, *Watts v. American Airlines, Inc.*, 2007 WL 3019344.

109 Cabría perfectamente considerar que las acciones u omisiones de la tripulación no pueden constituir, en sí, «acontecimientos», aunque puedan dar lugar a esos sucesos accidentales. Por ejemplo, en el presente asunto, el «accidente» no es el hecho de que el asistente de vuelo no manipulara con cuidado el carrito en el que se encontraba la jarra de café: es el resultado de la caída de esa jarra.

110 Véanse las notas a pie de página 90 y 91 anteriores.

111 En este caso, por ejemplo, esa cuestión parece ser objeto de mucha controversia entre las partes en el litigio principal (véase la nota a pie de página 8 anterior). En particular, la respuesta adecuada ante las quemaduras de DB podía depender de lo graves que parecieran en ese momento, lo cual está sujeto a debate. Véase también, en particular, la sentencia del United States District Court, S.D. Florida (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito Sur de Florida), de 15 de junio de 2011, *Cardoza v. Spirit Airlines, Inc.*, 2011 WL 2447523. En ese asunto, las partes mantuvieron un largo debate sobre si la decisión del piloto de no desviar el vuelo a un aeropuerto cercano ante el problema médico del pasajero fue adecuada dadas las circunstancias y, en consecuencia, «usual» y «esperada» a efectos del artículo 17, apartado 1, en el marco del cual invocaron argumentos sobre cuestiones fácticas como (i) la gravedad efectiva de la enfermedad del pasajero y hasta qué punto se informó al piloto al respecto, (ii) qué exigen, de hecho, las normas y procedimientos del sector, y (iii) qué hizo realmente el piloto.

112 Véase, en particular, la sentencia de 2 de junio de 2022, *Austrian Airlines (Exoneración de responsabilidad de la compañía aérea)* (C-589/20, EU:C:2022:424), apartados 22 y 23.

113 Procede reiterar, en aras de la claridad, que este análisis únicamente resulta pertinente en asuntos en los que la dolencia del pasajero haya sido consecuencia exclusiva de un problema de salud preexistente, que casualmente se manifestó durante un vuelo internacional. En cambio, cuando ese problema sea consecuencia de un «accidente», como ocurre en el litigio principal, la reclamación ya se rige, por esa concreta razón, por el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, y la compañía aérea es responsable con arreglo a dicha norma (véanse los puntos 89 y 90 anteriores).

114 En cambio, los asuntos citados en la nota a pie de página 106 se resolvieron antes de que se dictara la sentencia *Tseng*. En ellos, la apreciación de que no se había producido un «accidente» también implicaba que podían interponerse demandas por negligencia, con arreglo

al Derecho interno, que a menudo prosperaban. En los asuntos resueltos después de dictarse la sentencia Tseng, la misma conclusión privaba al demandante de toda vía de recurso [véase, en particular, la sentencia del United States District Court, E.D. New York (Tribunal de Distrito de Estados Unidos de América, Distrito Este de Nueva York), de 13 de marzo de 2000, *Rajcooar v. Air India Ltd.*, 89 F.Supp.2d 324]. La sentencia Husain puede verse como una reacción ante una situación insatisfactoria.