

## Transporte Aéreo: El silogismo de la lesión y los primeros auxilios aplicados, en la caracterización del accidente.

Por Horacio E. Knobel

El caso en comentario que muy amablemente me han remitido para analizar, es un ejemplo de lo que a mi juicio constituye una innecesaria complejización de un tema, que desde el inicio plantea el resultado al que se puede arribar por una observación simple y llana de la problemática planteada.

En esencia, el caso trata de una persona que durante un transporte aéreo sufre una quemadura por haberse derramado el café caliente contenido en una cafetera por el accidental percance del carrito conducido por la auxiliar de vuelo.

El reclamo se basa, no en la quemadura accidental, sino en el tratamiento de emergencia aplicado para aliviar sus efectos, que a juicio del reclamante fue inadecuado y se erigió en la verdadera causa de las lesiones que lo afectaron.

En el plano jurídico, el planteo legal del reclamante era que el daño no estaba enmarcado en el convenio internacional (Montreal 1999<sup>1</sup>), sino en la ley nacional austríaca que, para el caso, prevé un plazo de prescripción más amplio (3 años) que el previsto para interponer acciones reglado en aquél (2 años).

El Abogado General ante la Corte de Justicia Europea <sup>2</sup> realiza una minuciosa y profunda investigación de antecedentes y finalmente aconseja al Tribunal ratificar el criterio vertido en las dos instancias judiciales precedentes, que habían rechazado la demanda por haberse excedido el plazo para interponer el reclamo, por aplicación del convenio de Montreal 1999.

La Corte de Justicia Europea, sin apoyarse en el dictamen fiscal, resuelve el caso en el mismo sentido, utilizando argumentaciones más simples y contundentes.

Más allá de las claras diferencias de fondo y de forma entre nuestro sistema judicial y la estructura judicial europea, el análisis que sigue trata de comentar estos mismos puntos e incursionar en el encuadre jurídico, con el propósito de aventurar la posible solución de un caso similar que eventualmente se planteara ante nuestros tribunales.

### EL CASO.

De acuerdo con la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo, el 18 de diciembre de 2016 DB viajó de Tel Aviv a Viena en un vuelo operado por Austrian Airlines. Durante el vuelo, una cafetera que contenía café caliente

---

<sup>1</sup> Convenio para la unificación de reglas relativas al transporte aéreo internacional, Montreal, 1999.

<sup>2</sup> Funcionario que podemos asimilar al Procurador Fiscal ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación en nuestra estructura judicial (ver Ley 27148 Ley Orgánica del Ministerio Público Fiscal, art. 2).

cayó del carrito utilizado para el servicio de restauración ofrecido a los pasajeros y causó quemaduras a DB. A bordo de la aeronave le fueron dispensados primeros auxilios.

El 31 de mayo de 2019, DB presentó ante el Tribunal de lo Mercantil de Viena una demanda contra Austrian Airlines que tenía por objeto, por una parte, que le fuera abonada la suma de 10.196 euros en concepto de indemnización de daños y perjuicios y, por otra parte, que se declarara la responsabilidad de esa compañía aérea por todos los daños futuros resultantes del agravamiento de sus quemaduras como consecuencia de que los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave no habían sido adecuados. DB alegó que Austrian Airlines era responsable no solo del descuido de su personal que, en su opinión, provocó la caída de la cafetera, sino también de que los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave para el tratamiento de las quemaduras sufridas no hubiesen sido adecuados. Sostuvo que, dado que esos primeros auxilios no podían calificarse de «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, quedarían regidos por el Derecho nacional. Por consiguiente, concluyó que no había expirado el plazo de tres años para ejercitar la acción de indemnización de daños y perjuicios que persigue la indemnización de los daños causados por los primeros auxilios citados, según lo previsto en el artículo 1489 del Código Civil General austríaco.

El Tribunal de lo Mercantil de Viena desestimó la demanda, sentencia que fue confirmada por el Tribunal Superior Regional de Viena, que declaró que las lesiones sufridas por DB eran resultado de un «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, aun cuando tal vez hubiesen podido ser minimizadas, o incluso evitadas, si DB hubiera recibido unos primeros auxilios adecuados. Este último tribunal consideró, por tanto, que la acción de indemnización de daños y perjuicios ejercitada por DB estaba comprendida en el ámbito de aplicación de dicho Convenio y que, en virtud de su artículo 35, apartado 1, había expirado el plazo de dos años para ejercitarla.

DB interpuso recurso de casación contra dicha sentencia ante el Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, alegando que los primeros auxilios dispensados a bordo de una aeronave no estarían comprendidos en el concepto de «accidente», en el sentido del artículo 17 del Convenio de Montreal y que la acción de indemnización de daños y perjuicios que había ejercitado estaba sometida al plazo de prescripción de tres años establecido en el artículo 1489 del citado Código Civil austríaco.

El Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, por su parte, consideró que el concepto de «causalidad» que figura en el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal, así como el sistema y el objetivo de unificación de dicho Convenio, abogan en favor de una interpretación según la cual, en el caso de autos, la caída de la cafetera, por una parte, y los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave, por otra, se deben considerar incluidos en un mismo «accidente», en el sentido de dicha disposición. No obstante, dicho

tribunal no excluye que la caída de la cafetera y los primeros auxilios dispensados a bordo de la aeronave como consecuencia de la lesión corporal causada por esa caída puedan ser considerados hechos dañosos autónomos y solicita al Tribunal de Justicia Europeo que se pronuncie al respecto.

El Tribunal Supremo de lo Civil y Penal decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia Europeo 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 del Convenio?

#### LAS CUESTIONES PREJUDICIALES.

En organizaciones que contemplan un cierto grado de integración entre los Estados que las conforman, se prevé algún sistema por el cual un órgano judicial supremo, es el encargado de interpretar normas que hacen a la organización y que luego constituirán directivas que habrán de seguir los tribunales nacionales sobre esa materia. De esta manera, se asegura un grado importante de uniformidad en cuestiones que atañen al derecho comunitario. Esto es lo que ocurre en la Unión Europea, a través de lo normado en el art. 267 del Tratado de la Unión Europea <sup>3</sup>.

Como afirma Manuel Cienfuegos Mateo: “En el marco de estos regímenes más perfeccionados –que no perfectos- juegan un rol esencial las llamadas cuestiones o consultas prejudiciales, esto es, un instrumento procesal de colaboración entre el órgano jurisdiccional de la organización y las jurisdicciones internas de sus países miembros a través del cual se asegura,

---

<sup>3</sup> Artículo 267 (antiguo artículo 234 TCE)

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse, con carácter prejudicial:

a) sobre la interpretación de los Tratados;

b) sobre la validez e interpretación de los actos adoptados por las instituciones, órganos u organismos de la Unión.

Cuando se plantee una cuestión de esta naturaleza ante un órgano jurisdiccional de uno de los Estados miembros, dicho órgano podrá pedir al Tribunal que se pronuncie sobre la misma, si estima necesaria una decisión al respecto para poder emitir su fallo.

Cuando se plantee una cuestión de este tipo en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional, cuyas decisiones no sean susceptibles de ulterior recurso judicial de Derecho interno, dicho órgano estará obligado a someter la cuestión al Tribunal.

Cuando se plantee una cuestión de este tipo en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional en relación con una persona privada de libertad, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se pronunciará con la mayor brevedad.

*inter alia*, la interpretación y la aplicación uniforme de su ordenamiento jurídico y que, con frecuencia, ha trascendido esta función, constituyéndose como pieza clave del sistema jurisdiccional de la integración a través del que se salvaguardan los intereses de los justiciables y se garantiza el proyecto común, pues en su seno se han afirmado y desarrollado conceptos y principios básicos para su devenir, como los de la primacía y el efecto directo de las normas comunes sobre las nacionales de sus Estados miembros.”<sup>4</sup>

El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, suscripto en Montreal en 1999, ha sido ratificado por la Unión Europea<sup>5</sup>, organización que además dispuso la aplicabilidad de dicho convenio a la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias, en los términos del Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, modificado por el Reglamento (CE) n.º 889/2002. De ahí entonces la competencia del tribunal supremo europeo para interpretar sus cláusulas.

En nuestro Derecho, las cuestiones prejudiciales tienen otro contenido<sup>6</sup>, por lo cual luego de aclarar el motivo de la intervención del Tribunal de Justicia Europeo, el interés de este comentario radica en el análisis de la decisión de fondo adoptada.

## EL SILOGISMO DEL ACCIDENTE Y EL TRATAMIENTO CONSECUENTE DE UNA LESIÓN.

La primera cuestión sobre la que se consultó al Tribunal europeo es si los primeros auxilios aplicados incorrectamente a un pasajero luego de un accidente acaecido en los términos del art. 17 del Convenio de Montreal 1999, deben considerarse un único accidente junto con el suceso desencadenante.

Lo que se comprende sobre este interrogante es, en definitiva, si los primeros auxilios incorrectamente aplicados, que agravan las lesiones producidas en el accidente, pueden considerarse o no un accidente independiente.

Así planteado el interrogante, a modo de silogismo, cualquiera sea la respuesta cabrá concluir que el caso se encuentra contemplado por el Convenio de Montreal de 1999. En efecto, si el accidente en sí mismo que provocó el daño inicial y los primeros auxilios aplicados incorrectamente que lo agravan, constituyen aspectos del mismo accidente, el caso se encuentra contemplado en el art. 17 del Convenio de Montreal. Asumiendo otra posición, si los primeros auxilios realizados en forma defectuosa constituyen en sí mismos otro accidente, de todas maneras correspondería aplicar la normativa del Convenio de Montreal de 1999.

---

<sup>4</sup> Manuel Cienfuegos Mateo “Cuestiones prejudiciales en la Unión Europea y consultas prejudiciales en la Comunidad Andina: similitudes, diferencias e influencias.” ([http://www.asadip.org/v2/wp-content/uploads/2013/12/estudio\\_cienfuegos\\_manuel\\_2.pdf](http://www.asadip.org/v2/wp-content/uploads/2013/12/estudio_cienfuegos_manuel_2.pdf)).

<sup>5</sup> <https://www.icao.int/secretariat/legal/pages/treatycollection.aspx>

<sup>6</sup> Código Civil y Comercial, art 1775; Código Procesal Penal Federal, art. 9 y ss.

En efecto, ambas cuestiones constituirían circunstancias inusuales, externas al pasajero que sufre los daños, ocurridas durante el transporte aéreo y, sea cual sea la respuesta al interrogante, debería aplicarse el Convenio de Montreal para encuadrar las consecuencias jurídicas procedentes.

El Tribunal de Justicia Europeo resolvió tajantemente la cuestión, estableciendo con toda lógica que:

“(…) no siempre es posible atribuir el acaecimiento de un daño a un acontecimiento aislado cuando dicho daño es consecuencia de una serie de acontecimientos interdependientes. En el supuesto de un conjunto de acontecimientos intrínsecamente relacionados que se suceden, sin interrupción, en el espacio y en el tiempo, debe considerarse que tal conjunto constituye un único y mismo «accidente», en el sentido del artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal.

24 Así sucede cuando, como en el caso de autos, la caída de una cafetera que contenía café caliente ha causado quemaduras a un pasajero y hecho necesaria la administración inmediata de primeros auxilios por parte del personal de a bordo. En efecto, habida cuenta de la continuidad espacial y temporal que une la caída de esa cafetera y los primeros auxilios dispensados al pasajero lesionado, no puede negarse la existencia de una relación de causalidad entre dicha caída y el agravamiento de las lesiones corporales ocasionadas por dicha caída como consecuencia de la administración de primeros auxilios inadecuados.”

¿EXISTE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR AÉREO POR MUERTE O LESIONES DE UN PASAJERO QUE NO RESULTEN DE UN ACCIDENTE?

El régimen establecido por el Convenio de Montreal 1999 exige para hacer responsable al transportador aéreo, –y en esto no hay innovación desde el texto de Varsovia de 1929- que la lesión corporal o la muerte del pasajero sea consecuencia de un accidente. Más allá de los elementos constitutivos del “accidente”, como recaudo, sobre el que habré de recordar algunas interpretaciones ejemplares, lo cierto es que la exigencia de algún tipo de acontecimiento o hecho inesperado o inusual externo al pasajero (*Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985)), excluye el propio estado de salud del pasajero, siempre que éste haya sido la causa exclusiva del daño y no su combinación con algún otro hecho accidental ajeno al pasajero.

En mi opinión, la estructura del Convenio de Montreal –mucho más que el de su primer antecedente, el Convenio de Varsovia de 1929- conducen a enmarcar la responsabilidad del transportador aéreo dentro de un sistema cerrado y uniforme, dentro del cual todo lo ocurrido durante el transporte aéreo

queda contemplado de una u otra manera. Tratando de explicar esta idea diré que por el juego de los arts. 29 y 17 del Convenio de Montreal 1999 <sup>7</sup> “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” <sup>8</sup>. De tal modo, toda lesión corporal o muerte ocurrida durante el transporte aéreo o en las operaciones de embarque o desembarque, será responsabilidad del transportador aéreo, siempre que sean consecuencia de un “accidente”. Si no fuera así, es decir, si no existiera un “accidente”, el transportador no sería responsable y, el art. 29 vedaría imponerle una responsabilidad derivada de una ley nacional.

El concepto de “accidente” a los fines del art.17 del Convenio de Montreal ha sido interpretado en general en forma sumamente amplia, como cualquier acontecimiento inusual, externo al pasajero ocurrido durante el transporte aéreo <sup>9</sup>. De este modo, han sido alcanzados por esta amplitud numerosos supuestos, entre los que cabe destacar el de una niña de 6 años que sufrió quemaduras por una bebida caliente que estaba en la bandeja plegable delante del asiento de su padre, a su lado, sin que se hubiera podido determinar si el vaso de café se había volcado debido a un defecto en la bandeja plegable sobre la que se había depositado o a las vibraciones del avión. El Tribunal de Justicia europeo consideró en aquella oportunidad que quedan comprendidas en el concepto de “accidente”, todas las situaciones que se producen a bordo de una aeronave en las que un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros ha causado una lesión corporal a un pasajero, sin que sea necesario dilucidar si estas situaciones derivan de un riesgo típico de la aviación <sup>10</sup>.

Completando esta idea, cabe igualmente concluir que quedan englobados en el concepto de “accidente” y por tanto, materia de responsabilidad del transportador aéreo, aquellos acontecimientos inusuales producidos por un tercero, como la agresión sufrida por parte de otro pasajero <sup>11</sup> o incluso

---

<sup>7</sup> Ver arts.24 y 17 del Convenio de Varsovia de 1929.

<sup>8</sup> Convenio de Montreal 1999, art. 29. Ver también art. 24 del Convenio de Varsovia 1929.

<sup>9</sup> Se han detallado mayores elementos y precisiones en distintos casos que cita el Abogado General ante la Corte europea. Ver sus “Conclusiones”.

<sup>10</sup> “GN y ZU (liquidadora de Niki Luftfahrt GmbH)” Tribunal de Justicia de la Unión Europea, 19-12-2019, publicado en Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico - Número 63 - Octubre 2021. Ver en la misma publicación el comentario de Guerrero Lebrón, María J. “El concepto de ‘Accidente Aéreo’ a la luz de recientes pronunciamientos judiciales”.

<sup>11</sup> Ver Wallace v. Korean Air, 214 F.3d 293 (2nd Cir. 2000), cert. denied, 2001 U.S. LEXIS 1113. En este caso, en un vuelo de Los Angeles a Seúl, una pasajera sufrió una agresión sexual por parte de otro pasajero. El tribunal sostuvo que la agresión sufrida fue un “accidente” según el Artículo 17 y por lo tanto, Korean Air era responsable. El tribunal determinó que “una aerolínea es responsable de todas las lesiones de los pasajeros, incluidas aquellas causadas por agravios de copasajeros, independientemente de si surgieron de un riesgo característico de los viajes aéreos”. El juez Pooler expresó en su voto que un agravio de un pasajero satisface la definición del término “accidente” simplemente porque es un evento “inesperado” e “inusual” (Ver. DiGiacomo, Domenica “The End of an Evolution: From Air France v. Saks to Olympic Airways v. Husain - The Term “Accident” under Article 17 of the Airways v. Husain - The Term “Accident” under Article 17 of the Warsaw Convention Has Come Full Circle. Pace International Law Review Volume 16 Issue 2 September 2004.

acontecimientos que podrían calificarse de fortuitos <sup>12</sup>. De otro modo, no tendrían explicación las eximentes -sólo sobre el segundo tramo de la responsabilidad del transportador <sup>13</sup>- , en los casos de ausencia de culpa del transportador y de sus dependientes o de culpa exclusiva de un tercero, según lo previsto en el art. 21.2 del Convenio de Montreal, 1999.

A fin de explicar qué similitud encuentro en esta situación con un silogismo, recordaré que silogismo es una forma del razonamiento por la que podemos arribar a una conclusión a partir de dos premisas. Así, volviendo a nuestro planteo inicial, puede decirse entonces, a modo de silogismo, que si las lesiones producidas por las curaciones aplicadas a un pasajero lesionado constituyen parte inescindible del mismo “accidente” que hubiera provocado tales lesiones, no cabe duda que debería aplicarse el Convenio de Montreal y, si esas curaciones aplicadas en forma incorrecta por la tripulación o por otro pasajero fueran la causa de la lesión, ello igualmente constituiría un “accidente”, es decir, un acontecimiento inusual, externo al pasajero, que se produce durante el transporte aéreo y por lo tanto, sus consecuencias quedarían igualmente alcanzadas por el Convenio de Montreal.

No veo entonces posibilidad de que la muerte o lesión corporal de un pasajero pueda quedar fuera del sistema de responsabilidad del Convenio de Montreal 1999 y ser entonces alcanzado por una ley nacional porque, si medió un “accidente” en la producción de la muerte o lesión, claramente se aplicaría el Convenio y, si no medió ese “accidente” tanto porque la lesión o muerte se debieron exclusivamente al estado de salud del pasajero o fueron motivadas por su propia negligencia o imprudencia, igualmente debería aplicarse el Convenio de Montreal de 1999 para exonerar de responsabilidad al transportador aéreo, por el juego de los arts. 20 y 29 del mismo Convenio.

Dicho todo lo anterior, me parece claro que el caso analizado por el Tribunal de Justicia europeo es uno de los tantos que se han planteado con el objetivo de eludir la aplicación del convenio internacional, ya sea para intentar una acción fuera del término de extinción del derecho a demandar de dos años que prevé el art.35 del Convenio de Montreal <sup>14</sup> o, en otros tiempos, para eludir la limitación de responsabilidad del transportador aéreo que prevé el Convenio de Varsovia de 1929 en su art. 22.1 <sup>15</sup>.

Sin embargo, también considero claro que tales intentos han sido mayoritariamente neutralizados en los tribunales, cumpliendo con la aspiración contenida en el Convenio de Montreal 1999 de erigir un sistema de

---

<sup>12</sup> El Convenio de Montreal, 1999 autoriza al transportador a limitar su responsabilidad hasta la suma de 128.821 DEG si el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes.

<sup>13</sup> Cuando el daño causado excede de 100.000 DEG (hoy 128.821 DEG).

<sup>14</sup> Narayanan v. British Airways, 747 F.3d 1125, 1133 (9th Cir. 2014).

<sup>15</sup> Ver p.ej. entre otros, U.S. Court of Appeals for the Second Circuit in Reed v. Wiser, 555 F.2d 1079 (2d Cir. 1977), rev'g 414 F. Supp. 863 (S.D.N.Y. 1976).

responsabilidad del transportador aéreo de carácter universal. Es ese objetivo el que tiene por efecto la unificación propuesta y que de esta forma la responsabilidad en el transporte aéreo quede a salvo de la aplicación azarosa de diversas e innumerables leyes nacionales, que destruirían el sistema como se lo ha concebido. El sistema en sí ha cumplido hasta ahora razonablemente con su propósito de promover una forma de responder en favor del pasajero (con normas de extensión de la responsabilidad, restricción de las causales de exoneración posibles, pagos adelantados, jurisdicción ampliada <sup>16</sup>) y, a la vez de predictibilidad para el transportador, al no quedar expuesto a una infinidad de posibles soluciones legales que podrían imponérsele en la diversidad de países vinculados por el transporte aéreo.

---

<sup>16</sup> Ver arts. 20, 21, 28, 33 del Convenio de Montreal 1999.