

# El Convenio de Montreal de 1999 ante los estrados judiciales (con referencia al contrato de transporte de pasajeros)

por Griselda Capaldo \*

## Abstract

A nueve años de la entrada en vigor del Convenio de Montreal de 1999, en este trabajo se discurre acerca de las tendencias esbozadas por parte de distintos tribunales del mundo sobre la aplicación de sus normas ante conflictos suscitados en torno al transporte aéreo de pasajeros.

## Palabras clave

Contrato de transporte aéreo de pasajeros, Convenio de Montreal de 1999, responsabilidad, sistema Varsovia de 1929

## I.- Introducción

El Convenio de Montreal de 1999<sup>1</sup> sobre la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, entró en vigor el 4 de noviembre de 2003, y al 30 de noviembre de 2012 contaba con 103 Estados miembros, entre ellos la Argentina y Uruguay.<sup>2</sup>

A través del Convenio de Montreal, se alcanzó el objetivo de compilar en un único texto lo que hasta ese momento estaba disperso en varios protocolos.<sup>3</sup> Esa fragmentación del derecho internacional sustantivo estaba minando la certeza jurídica y la unificación logradas por el Convenio de Varsovia de 1929 y su Protocolo de La Haya de 1955 que, al alcanzar un altísimo grado de ratificaciones, establecieron bases jurídicas homogéneas para regular el transporte aéreo internacional.

La Argentina<sup>4</sup> formuló una declaración interpretativa al momento de adherir al Convenio de Montreal el 16-12-09. En ella expresa que para nuestro país la 'lesión corporal' mencionada en el artículo 17 del convenio, referido a los daños indemnizables en caso de incumplimiento del transporte aéreo de pasajeros, comprende la lesión mental relacionada con la lesión corporal, u otra lesión mental

---

\* Doctora en Derecho por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Investigadora científica del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas, Argentina). Profesora de las Facultades de Derecho y de Ciencias Exactas y Naturales de la UBA. Embajadora Científica en la Argentina de la Alexander von Humboldt Stiftung - Alemania.

<sup>1</sup> DCCD Doc núm. 44 1/5/09 y Doc 9740.

<sup>2</sup> Para la Argentina el convenio entró en vigor el 14-02-10 y para Uruguay el 04-04-08.

<sup>3</sup> CAPALDO, Griselda. (2001). "Contrato de transporte aéreo de pasajeros y equipajes" (o el *nihil novum sub sole* del Convenio de Montreal de 1999)", en *ED* 193: 792-811; CAPALDO, Griselda (2010) *El régimen de responsabilidad en el Convenio de Montreal de 1999*, ponencia, Primer Seminario de Derecho Aeronáutico, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 11 a 13 de agosto de 2010.

Ver también: MILDE, Michael. (1999). "Warsaw System – from Requiem to Resurrection?", en *Aviation Quarterly*, [1998-1999], pp. 1-17.

<sup>4</sup> Nuestro país devino parte del Convenio el 14-02-10. Luego de aprobarlo el 5-1-2009 por ley 26.451, la Argentina se demoró un año en enviar su instrumento de adhesión a Montreal. La ley 26451 quedó promulgada de hecho el 5 de enero de 2009. B.O. Nro 31.571, del 13 2009. Es menester aclarar que, al no ser signataria original del tratado, la Argentina sólo tenía chances de aceptarlo, aprobarlo o adherir a él, según lo prescriben los arts. 14 a 16 del Convenio de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados

que afecte de forma tan grave y perjudicial a la salud del pasajero, que su capacidad para realizar actividades cotidianas de una persona común esté muy debilitada.

Carente de la belleza jurídica que caracterizó al sistema Varsovia-La Haya, el convenio de Montreal de 1999 se diferencia de aquél en los siguientes aspectos:

- Consagra un sistema de responsabilidad mixto, es decir, objetivo para daños al equipaje facturado y a la carga, y subjetivo para daños al equipaje de mano y por retraso de pasajeros, equipaje facturado y carga.
- Consagra un sistema de responsabilidad en dos capas (*two tiers*)<sup>5</sup> en caso de lesión corporal y muerte de los pasajeros transportados, que es objetivo hasta los 113.100 DEGs (unos u\$s 172.740)<sup>6</sup> con la culpa de la víctima como única causal de exoneración del transportador, y subjetivo a partir de esa suma, sin tope cuantitativo y con otras dos causales más de eximición de responsabilidad, la debida diligencia del transportador y el hecho de un tercero.
- Excluye a los daños punitivos, ejemplares y de cualquier otra indemnización que no tenga naturaleza compensatoria.
- Admite la opción de hacer pagos adelantados a los pasajeros accidentados, si lo permite la ley del estado cuyo tribunal entienda en la causa.
- Admite la opción de exigir la contratación de seguros de responsabilidad para cubrir los daños indemnizables previstos en el convenio, si así lo establece la ley del estado del foro. Coberturas semejantes ya eran exigidas desde 1967 y 1974 por los Códigos Aeronáuticos de Argentina (arts. 192 y 193) y Uruguay (arts. 182 y 184), respectivamente.

Al consolidar en un solo texto los de ocho instrumentos distintos (por todos conocido como Sistema Varsovia), adquieren plena vigencia ciertas figuras plasmadas en protocolos que nunca entraron en vigor, como el de Guatemala de 1971 y el Protocolo 3 de Montreal de 1975, tales como (a) la posibilidad de extender billetes de pasaje colectivos; (b) la inclusión de una quinta jurisdicción para entender en los casos de daños a los pasajeros; (c) un sistema de revisión quinquenal de los límites cuantitativos de responsabilidad.

## **2. Ámbitos de aplicación espacial y material**

Montreal conserva el ámbito de aplicación en razón del espacio y la materia consagrado por el sistema Varsovia. Por ende, se aplica a todo transporte internacional, remunerado o gratuito, de pasajeros, equipaje y carga realizado por empresas de transporte aéreo (art. 1.1.).

Respecto a la Argentina y Uruguay, aquel ámbito de aplicación en razón de la materia se ensancha, pues ninguno de los dos formuló la reserva prevista en el art. 57.

## **3. Régimen de responsabilidad**

En los acápites siguientes describiremos cuál ha sido el desarrollo jurisprudencial en torno a la aplicación del Convenio de Montreal en distintos foros del mundo. Al momento de escribir estas líneas, no hay ningún tribunal argentino

---

<sup>5</sup> El sistema de responsabilidad en dos capas procede en parte de la iniciativa japonesa de fines de 1992 y en parte del Reglamento 2027/97 de la Unión Europea. La iniciativa japonesa fue asimilada y adoptada por la IATA mediante el *Intercarrier Agreement on Passenger Liability* (IIA) del 31 octubre de 1995 y el *Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement* (MIA) de 1996.

<sup>6</sup> Al 20 de noviembre de 2012, la cotización de 1 DEG = u\$s 1,52732

que se haya expedido sobre la aplicación del convenio. Tratándose de una consolidación de textos de otros convenios, es de suponer que la jurisprudencia vernácula casi no se apartará de los precedentes juzgados bajo el sistema Varsovia.

Presentaremos el trabajo desagregando la información en varios campos, tales como: noción de transporte internacional, accidente, embarco y desembarco, equipaje, retraso y derechos del consumidor.

### **3.1.a.- Transporte internacional sujeto al Convenio**

1) En *Gustafson contra American Airlines, Inc.* (658 F.Supp.2d 276 (D. Mass. 2009)), se discutió si un viaje redondo entre Boston, USA, y Puerto Vallarta, México, a través de Los Ángeles, tenía carácter de "transporte internacional" según el artículo 1 (2) del Convenio de Montreal. El demandante argumentó que su viaje de Boston a Los Ángeles era un vuelo nacional y el percance que sufrió en él estaba sometido a la ley doméstica. Reiterando jurisprudencia anterior (incluso bajo el sistema Varsovia) el fundamento empírico que se tomó en cuenta fue que: a) los tickets para el vuelo doméstico y el internacional fueron reservados al mismo tiempo; b) el demandante utilizó su pasaporte durante el proceso de registro en Boston, poniendo en evidencia que era un viaje internacional; c) el equipaje facturado en Boston no fue reclamado en Los Ángeles, sino que siguió a Puerto Vallarta, y d) la duración del tiempo de escala fue breve.

2) En *Jones v. USA 3000 Airlines* (2009 WL 330596; E.D.Miss. Feb. 9, 2009) se discutió si el Convenio de Montreal era aplicable a las heridas sufridas por el pasajero a causa de que un miembro de la tripulación de cabina empujó el carro de bebida contra él durante el regreso de un viaje redondo de St. Louis, Missouri, a Montego Bay, Jamaica. El actor adujo que no, puesto que Jamaica no es parte en Montreal de 1999. Sin embargo el tribunal señaló que la jurisprudencia sobre la interpretación de la frase "lugar de destino", tal como se utiliza en el Convenio, apoya la afirmación de que, para viajes internacionales de ida y vuelta, el lugar de destino es el mismo que el punto de partida.<sup>7</sup>

### **3.1.b.- Noción de accidente**

1) En los juzgados de EE.UU se consolidó la interpretación de que la trombosis venosa profunda (TVP) sufrida por un pasajero durante el vuelo, no constituye "accidente" en el sentido del artículo 17. Han adoptado el razonamiento de Francia, Gran Bretaña y Australia y así fue resuelto en *Caman v. Continental Airlines*<sup>8</sup>, *Blotteaux v. Qantas Airways Limited*<sup>9</sup>, en *Cortez v. Air New Zealand Limited*<sup>10</sup> y *Damon v. Air Pacific Ltd*<sup>11</sup>

2) En *Meilan v Air China* (enero 7, 2009) la corte de Busto Arsizio Lombardia falló a favor de la compañía aérea, en lo que podría ser el primer caso de TVP en llegar a los tribunales italianos en virtud del artículo 17 del Convenio de Montreal. Los jueces italianos consideraron que la presurización y/o despresurización en la cabina del avión, así como los períodos prolongados de inmovilidad de pasajeros durante el curso de los vuelos de larga distancia en general no constituyen por sí mismos

---

<sup>7</sup> Así también fue sostenido en los casos *Campbell v. Air Jamaica Ltd.*, 863 F.2d 1, 2 (2d Cir. 1988); *Blake v. American Airlines, Inc.*, 245 F.3d 1213, 1215 (11th Cir. 2001); *Swaminathan v. Swiss Air Transport Co., Ltd.*, 962 F.2d 387, 3 89 (5th Cir. 1992).

<sup>8</sup> 455 F.3d 1087 (9th Cir. 2006)

<sup>9</sup> 2006 WL 475458 (9th Cir. 2006)

<sup>10</sup> 2006 WL 2817981 (9th Cir. 2006)

<sup>11</sup> 2006 WL 2817997 (9th Cir. 2006)

"eventos inesperados o inusuales." El tribunal italiano ha seguido las bien establecidas decisiones de los tribunales de apelación en Canadá y el Reino Unido.

### **3.1.c.- Noción de embarco y desembarco**

1) Los tribunales norteamericanos siguen fieles a la jurisprudencia del caso *Buronocore v. Trans World Airlines, Inc* (900 F.2d 8, 10 (2d Cir. 1990), que marcó los cuatro factores que deben considerarse para determinar si los hechos ocurrieron "en el curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque": a saber: (1) la actividad del pasajero en el momento del accidente, (2) las restricciones, si las hubiere, en su movimiento, (3) la inminencia del embarque o del desembarque, y (4) la proximidad física del pasajero a la puerta de salida / entrada.

### **3.1.d.- Daños al equipaje**

1) En *Nastych v British Airways* (2010 WL 363400 (S.D.N.Y. Feb. 2, 2010), la actora alega que British Airways perdió su equipaje en el vuelo de Nueva York a Budapest, y debido a ello perdió su vuelo de conexión y tuvo que tomar un tren a su destino. Aparentemente British Airways encontró y devolvió el equipaje entre su primer vuelo y el de regreso a Nueva York, pero volvió a perderlo. El demandante solicita 25.000 dólares en daños y perjuicios. British Airways pidió limitar los daños al máximo de 1.000 DEG estipulados por el Convenio de Montreal. El tribunal tomó nota de la redacción del artículo 19 del Convenio, que establece que el transportista es responsable del daño causado por el retraso, pero también citó el artículo 22 que limita la responsabilidad por pérdida de equipaje hasta 1.000 DEG. Lo interesante es que el tribunal dividió la indemnización en dos: por el retraso en la entrega del equipaje en el viaje de ida y su pérdida en el de regreso, fijando una doble indemnización de \$ 1.554,19 por la demora, y otros \$ 1.554,19 por haberlo perdido.

2) En el caso *Walz v. Clickair S.A.* (Opinion of Advocate General, Case C-63/09, January 26, 2010, E.C.J.) el actor pidió indemnización por la maleta que se perdió durante un vuelo de Barcelona a Oporto, operado por Clickair. Walz reclamó € 2.700 por el valor de su equipaje y € 500 por los daños inmateriales o morales. Clickair rechazó la demanda sosteniendo que esa suma superaba el límite de responsabilidad previsto en el art. 22.2. La Corte española tomó nota de la falta de especificidad de la Convención en cuanto a qué tipo de daño está cubierto por el límite de responsabilidad por equipaje, y recordó lo decidido en 2008 por la Audiencia Provincial de Barcelona, en el que el tribunal sostuvo que el límite de responsabilidad establecido en la Convención no incluye ni los daños materiales ni los inmateriales, sino que cada uno de ellos tenía su propio límite de DEG 1.000 por separado. En la necesidad de orientación, en el caso Walz el tribunal español refirió la cuestión al TJCE como una **cuestión prejudicial**.

En opinión del Abogado General de la Corte Europea, la Convención sólo emplea el concepto general de "daño" en relación con el equipaje y, sostuvo, no hay nada en ella que indique la intención de los Estados contratantes en limitar la responsabilidad a los daños materiales, o a los daños morales. En consecuencia, corresponde a la legislación nacional decidir, en cada caso, qué tipo de daño será indemnizable, siempre con sujeción al límite de 1.000 DEG.

### **3.1.e.- Denegación de embarque, cancelación, retraso**

El retraso es un rubro indemnizable en el transporte de pasajeros y equipajes.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Capaldo, Griselda. "El retraso y el daño moral como daños resarcibles en el contexto del Convenio de Montreal de 1999. Supuestos en los que procede. La limitación de responsabilidad. El proceso "unificador" y la

1) En *Sturgeon v. Condor Flugdienst GMBH* (C-402/07) y en *S. Böck, C. Lepuschitz v. Air France Böck* (C-432/07, November 19, 2009), la Corte Europea consideró que retrasos de 25 y 22 horas en el arribo al lugar de destino generaban en el pasajero las mismas consecuencias que una cancelación de vuelo.

2) Los juzgados de varios países de la Unión Europea han analizado en qué medida el Reglamento 261/2004 complementa al convenio de Montreal de 1999 en los casos en que no hay inicio de ejecución del contrato de transporte porque el embarque del pasajero fue denegado por overbooking, o por cancelación de vuelo. A estas situaciones, se le sumó otra que busca desentrañar cuándo un retraso debe ser asimilado a la cancelación del vuelo. Teniendo en cuenta que los daños sufridos por los pasajeros en caso de cancelación o retraso son comparables, el Tribunal de Justicia ha dicho que no pueden ser tratados de manera diferente.

3) La interpretación del Reglamento 261 que emerge del caso *Sturgeon* ha sido cuestionada en marzo de este año, 2012, por los tribunales de Inglaterra (en el caso *TUI Travel et al. v. CAA*) y de Alemania (en autos *Nelson v. Deutsche Lufthansa A.G.*). En general, estos países sostienen que en el caso *Sturgeon* se tomó una decisión errónea por las siguientes razones: (1) el lenguaje llano del Reglamento 261 no prevé el derecho a una indemnización a los pasajeros que sufren retrasos en los vuelos, (2) los retrasos difieren de las cancelaciones y el TJCE se equivocó al hacer que la compensación esté disponible en ambas circunstancias, (3) cualquier cambio en el Reglamento debe ser hecho por la Comisión Europea y no el Tribunal de Justicia Europeo, y (4) el Convenio de Montreal regula el "derecho a una indemnización por los retrasos en los vuelos internacionales de pasajeros" y limita la indemnización a los daños demostrables sufridos por los pasajeros. La decisión del supremo tribunal europeo sólo estará lista para fines de este año o principios del 2013.

### **3.1.f.- Derechos del consumidor, overbooking, denegación de embarque**

1) Durante 2009, los tribunales de la India resolvieron unos 35 casos relativos a transporte internacional de pasajeros de acuerdo con la legislación local que protege los derechos de los consumidores. Las demandas contra las aerolíneas casi siempre prosperan y el importe de la indemnización concedida está en el rango de u\$s 100 a u\$s 7.000, con montos promedio de alrededor de u\$s 500.<sup>13</sup>

2) Brasil se acopla a esta tendencia desde la época en que Benjamín se sumó como magistrado de la Corte Suprema. Esa corriente de opinión tuvo lugar durante la vigencia de Varsovia de 1929 y pervive con la Montreal de 1999. En general, los fallos sostienen la preeminencia del Código de Defensa del Consumidor por sobre los

---

consolidación normativa: la sistematización del artículo 55", en SAIJ (*Sistema Argentino de Informática Jurídica*), 26 de octubre de 2009, disponible on-line en: [http://www.saij.jus.gov.ar/shared-cgi/frame\\_news.pl?archivo=08](http://www.saij.jus.gov.ar/shared-cgi/frame_news.pl?archivo=08)

<sup>13</sup> Sushma Bhalchandra Bam v. Qantas Airways Ltd, Global Aviation Services Ltd and Bhagyashri Travels Pty Ltd, (February 27, 2009), Case APDF/194/2005; Modan Habibadas Hasanbhai v. Emirates Airlines, (January 12, 2009), Complaint No. SMF/MUM/298 of 2004; Smr Perianayagam and Ors v. Make My Trip and Ors, (August 10, 2009), Case No. 335/2008; Harvinder Singh Saini v. Continental Airlines and Blue Sky Worldwide Travels, (November 27, 2009), Case No. 1489 of 2009; Smt. Gurpreet Kaur Dhaliwal v. Minar Travels Pvt Ltd and Ors, (November 9, 2009), Case No. M/7210/07/232/06; and Kurian Pius v. Air Deccan, (January 30, 2009), Case No. 2007/275; Ronald A. Pinto v. Lufthansa German Airlines, (January 24, 2009), Case No. CC/08/1760; Abhinav Venkatesh v. Emirates Airways Pvt Ltd and Hyatt Travels Pvt Ltd., (November 9, 2009), Case No. CC/09/1052; and Suraj Sadanand v. Emirates Airways Pvt Ltd and Hyatt Travels Pvt Ltd., (November 9, 2009), Case No. CC/09/1066; *Sri Mahendra Kr. Sarda v. The Manager, Air India*, (December 16, 2009).

tratados internacionales ratificados por Brasil que fijan límites cuantitativos de responsabilidad inferiores a los acordados por la ley del consumidor.<sup>14</sup>

3) La misma línea de pensamiento es seguida en Malasia, en autos *Malasia Berhad Airlines System v. Siong* (High Court of Malaysia at Johor Bahru, Civil Appeal NT(3) 12-46 – 2008, July 1, 2009), y en Australia, en el caso *Heathcote v Vietnam Airlines* (GEN 09/31962).

### **Conclusiones**

A nueve años de la entrada en vigor del Convenio de Montreal de 1999 se observa que: a) los tribunales de USA, Europa, Canadá y Australia le dan continuidad interpretativa a lo que ya venían sosteniendo cuando aplicaron los convenios del sistema Varsovia; b) se observa una tendencia a dejar que ciertos rubros (tales como retraso, denegación de embarque y daños al equipaje) sean decididos por la ley del foro.

Esto último conllevaría un proceso de atomización del Convenio de Montreal, que es justamente lo que se trató de evitar al consolidar en un solo texto lo regulado por los ocho instrumentos internacionales del sistema Varsovia. Revisadas todas las actas que precedieron a la firma del tratado de Montreal en 1999, ningún delegado advirtió que esto podría suceder.

---

<sup>14</sup> Corrêa de Melo, Ana Cristina (2012). *La responsabilidad del transportador aéreo por daños causados a las personas*. p.13 (obra inédita, consta en el archivo personal de la autora)- Tenemos así, los casos de *Air Europa Líneas Aéreas c/ Ademir Silva De Oliveira* - AgRg no agravo em recurso especial N° 96.109 - MG (2011/0225648-6); *Air Canada c/ Heloisa Cunha Furtado E Outros* (STJ 24/11/2011. Superior Tribunal de Justiça de 24 de Novembro de 2011); *Société Air France c/ Cilene Maria Holanda Saloi* (STF, publicado en DJe-113 DIVULG 21/06/2010 PUBLIC 22/06/2010); *Delta Air Lines Inc* (Agravo De Instrumento N° 1.410.672 - RJ - 2011/0063152-5); *Nordeste Linhas Aéreas Regionais c/ Ana Maria Duarte Baracho E Outros* (Recurso Especial N° 742.447 – AL, 2005/0060341-9)