

ÍNDICE

<i>Agradecimiento</i>	21
<i>Prefacio</i>	27

PRIMERA PARTE

INTRODUCCIÓN AL TEMA DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO

I. Antecedentes	37
1. <i>Planteo inicial</i>	37
2. <i>Breve introducción histórica</i>	40
3. <i>Evolución legislativa</i>	45
4. <i>Presentación del sistema de responsabilidad internacional del transportista aéreo</i>	48
II. Los instrumentos constitutivos del régimen de responsabilidad internacional del transportista aéreo	51
1. <i>El Convenio de Varsovia</i>	51
2. <i>La unidad monetaria utilizada en el Convenio de Varsovia</i>	59
3. <i>El Protocolo de La Haya</i>	62
4. <i>El Convenio de Guadalajara</i>	65
5. <i>El Acuerdo de Montreal de 1966</i>	67
6. <i>El Protocolo de Guatemala y otras iniciativas particulares</i>	69
7. <i>Los protocolos de Montreal de 1975</i>	72

8. <i>La “Iniciativa Japonesa”</i>	76
9. <i>Los acuerdos interempresarios de IATA y la normativa europea</i>	76
III. <i>El Convenio de Montreal de 1999</i>	81
1. <i>Aproximación a un análisis crítico del Convenio de Montreal</i>	82
2. <i>Elementos positivos</i>	82
2.1. La presentación de un nuevo texto con vocación de “integralidad”	82
2.2. La consolidación del régimen de responsabilidad y la eliminación de algunos límites indemnizatorios	83
2.3. La incorporación del concepto de “transportista de hecho”	84
2.4. La posibilidad de reemplazar el billete de pasaje aéreo y la guía área por medios electrónicos	84
2.5. La inclusión de ciertas disposiciones sobre carga contenidas en el Protocolo IV de Montreal	85
2.6. La incorporación de una nueva moneda de cuenta	85
2.7. La posibilidad de efectuar pagos adelantados	85
2.8. El establecimiento de una quinta jurisdicción	85
2.9. El sistema de arbitraje	86
2.10. La actualización periódica de los montos indemnizatorios	86
2.11. El establecimiento de un seguro obligatorio	86
3. <i>Elementos negativos</i>	87
3.1. El procedimiento sancionatorio empleado	87
3.2. El régimen de responsabilidad	90
3.3. Las omisiones del Convenio	91
3.4. La exclusividad del sistema de arbitraje	91

3.5. La posibilidad de efectuar pagos adelantados	92
3.6. El problema de la “oficialidad” de un solo idioma de redacción	93

SEGUNDA PARTE

FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL TRANSPORTISTA AÉREO

<i>Introducción. Características generales del sistema de responsabilidad internacional por daños en el transporte aéreo</i>	97
I. Ámbito de aplicabilidad	101
1. <i>Convenio de Varsovia</i>	101
1.1. Naturaleza de la actividad regulada. El contrato de transporte	102
1.2. Ámbito espacial de aplicación	103
1.3. Ámbito material de aplicación	112
1.4. Transportes sucesivos como transporte único	115
1.5. Ejecutores del transporte	124
2. <i>El Protocolo de La Haya</i>	126
3. <i>El Convenio de Montreal de 1999</i>	127
II. Títulos de transporte	131
1. <i>El billete de pasaje</i>	131
1.1. Convenio de Varsovia	131
1.2. Normativa nacional	135
1.2.1. Código Aeronáutico	135
1.2.2. Resolución 1532/98	135
2. <i>El talón de equipaje</i>	139
2.1. Convenio de Varsovia	139
2.2. Protocolo de La Haya	140

2.3. El Convenio de Montreal de 1999	144
2.4. Código Aeronáutico argentino	147
2.5. Resolución 1532/98 del MEyOSP	148
3. <i>La guía aérea</i>	148
3.1. Generalidades	148
3.1.1. Convenio de Varsovia	148
3.1.2. Protocolo de La Haya	151
3.2. Contenido de la guía aérea	152
3.2.1. Convenio de Varsovia	152
3.2.2. Protocolo de La Haya	152
3.2.3. Convenio de Varsovia	153
3.2.4. Protocolo de La Haya	155
3.2.5. Código Aeronáutico argentino	155
3.2.6. Resolución 1532/98	156
4. <i>Restantes disposiciones sobre carga y documentación</i>	156
4.1. Convenio de Varsovia	157
4.2. Protocolo de La Haya	163
4.3. El Convenio de Montreal de 1999	164
5. <i>Conclusión</i>	175
III. <i>La responsabilidad del transportista por lesiones y muerte del pasajero y daño a las cosas</i>	177
1. <i>El artículo 17</i>	177
1.1. Convenio de Varsovia	177
1.2. El Convenio de Montreal de 1999	179
2. <i>El concepto de accidente</i>	180
2.1. “Air France v. Saks”	182
2.2. Legislación argentina	186
3. <i>La lesión física. Las lesiones psicológicas y el daño moral</i>	188
3.1. Introducción	188

3.2. “Eastern v. Floyd”	191
3.2.1. Los hechos	191
3.2.2. El proceso judicial	192
3.2.3. Conclusiones	195
3.3. La doctrina y la jurisprudencia argentinas	199
3.4. La cuestión en el Convenio de Montreal de 1999	201
4. <i>El carácter “inusual” e “inesperado” del accidente</i>	203
5. <i>El requisito de la “externalidad”</i>	208
5.1. Introducción	208
5.2. El caso “Husain”	208
5.2.1. Los hechos	208
5.2.2. El proceso	210
5.2.3. Evaluación	215
5.3. La contracara del caso “Husain”	216
5.4. Corolario	221
5.4.1. Casos recientes de DVT	223
5.4.2. Casos recientes de “no-accidente”	224
5.5. La legislación argentina	224
6. <i>Los conceptos de “embarque” y “desembarque”</i>	226
7. <i>Conclusiones</i>	229
IV. Daños al equipaje, la carga y demoras	233
1. <i>Daños al equipaje y la carga</i>	233
1.1. Convenio de Varsovia	233
1.2. El Convenio de Montreal de 1999	236
1.3. Daños al equipaje	238
2. <i>Demoras</i>	240
2.1. Convenio de Varsovia	240
2.2. El Convenio de Montreal de 1999	240

V. Cláusulas exonerativas	243
1. <i>Convenio de Varsovia</i>	243
1.1. La prueba de la “toma de las medidas necesarias”	244
1.2. La falta de pilotaje	247
1.3. La negligencia o culpa de la víctima	248
1.4. El concepto de “agente”	253
2. <i>Protocolo de La Haya</i>	254
3. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	255
VI. Los límites de responsabilidad	257
1. <i>Determinación de los límites</i>	257
1.1. Los límites en el sistema internacional ..	257
1.1.1. Convenio de Varsovia	257
1.1.2. Protocolo de La Haya	261
1.1.3. Convenio de Montreal de 1999 ...	263
1.2. Estipulación de los límites	277
1.3. La legislación argentina	279
1.3.1. Código Aeronáutico argentino	279
1.3.2. La resolución 1532/98 del MEyOSP	280
2. <i>Quiebre de los límites por dolo o falta equivalente</i>	281
2.1. El transportista	281
2.1.1. Convenio de Varsovia	282
2.1.2. Protocolo de La Haya	283
2.1.3. Convenio de Montreal de 1999 ...	284
2.2. La responsabilidad de los dependientes .	290
2.2.1. Convenio de Varsovia	290
2.2.2. Protocolo de La Haya	290
2.2.3. Convenio de Montreal de 1999 ...	291
3. <i>Addenda sobre la limitación de la responsabilidad</i>	291

VII. <i>El carácter exclusivo de los convenios</i>	301
1. <i>Introducción</i>	301
1.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	301
1.2. <i>Protocolo IV de Montreal</i>	301
1.3. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	302
2. <i>La evolución de la jurisprudencia</i>	303
3. <i>El caso “Sidhu”</i>	305
4. <i>El caso “Tseng”</i>	307
5. <i>Otros casos</i>	309
6. <i>Conclusiones</i>	312
7. <i>La situación en nuestro país</i>	316
8. <i>El caso “Álvarez”</i>	318
VIII. <i>El ejercicio de las acciones</i>	321
1. <i>Aviso de protesta</i>	321
1.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	321
1.2. <i>Protocolo de La Haya</i>	321
1.3. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	326
2. <i>Fallecimiento del deudor</i>	327
2.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	327
2.2. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	327
3. <i>Caducidad de las acciones</i>	328
3.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	328
3.2. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	328
IX. <i>Jurisdicción aplicable</i>	331
1. <i>Convenio de Varsovia</i>	331
2. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	336
X. <i>Otras cuestiones presentes en el Convenio de Montreal de 1999</i>	341

1. <i>Pagos adelantados</i>	341
2. <i>Arbitraje</i>	344
3. <i>Acción contra terceros</i>	348
4. <i>Seguros</i>	349
4.1. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	349
XI. <i>Transportes sucesivos y combinados</i>	353
1. <i>Transporte sucesivo</i>	353
1.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	353
1.2. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	353
2. <i>Transportes combinados</i>	357
2.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	357
2.2. <i>Convenio de Montreal de 1999</i>	357
XII. <i>Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual</i>	361
XIII. <i>Disposiciones generales</i>	377
1. <i>Cláusulas nulas</i>	377
1.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	377
1.2. <i>El Convenio de Montreal de 1999</i>	377
2. <i>Libertad contractual</i>	378
2.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	378
2.2. <i>El Convenio de Montreal de 1999</i>	379
3. <i>Transporte bajo circunstancias extraordinarias</i>	380
3.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	380
3.2. <i>Protocolo de La Haya</i>	380
3.3. <i>El Convenio de Montreal de 1999</i>	381
4. <i>Definición de “días”</i>	381
4.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	381
4.2. <i>El Convenio de Montreal de 1999</i>	381

XIV. Cláusulas finales	383
1. <i>Convenio de Varsovia</i>	383
2. <i>Protocolo de La Haya</i>	385
3. <i>El Convenio de Montreal de 1999</i>	388
XV. Cuadros comparativos	393
1. <i>Fechas de firma, ratificación o adhesión de la República Argentina a los diversos convenios y protocolos</i>	393
2. <i>Cuadro de topes indemnizatorios según los diversos convenios y protocolos vigentes</i>	394
3. <i>Esquema acerca de las causales que permiten superar los límites fijados y exonerar al transportista de su responsabilidad</i>	394
3.1. <i>Convenio de Varsovia</i>	395
3.1.1. <i>Quiebre de los límites</i>	395
3.1.2. <i>Liberación o reducción de la obligación de responder por parte del transportista</i>	398
3.2. <i>Protocolo de La Haya</i>	400
3.2.1. <i>Quiebre de los límites</i>	400
3.2.2. <i>Liberación o reducción de la obligación de responder por parte del transportista</i>	403
3.3. <i>Protocolo de Guadalajara (1961)</i>	404
3.4. <i>Acuerdo Interempresario de Montreal de 1966</i>	404
3.5. <i>Protocolo IV de Montreal (1975)</i>	404
3.5.1. <i>Quiebre de límites</i>	404
3.5.2. <i>Liberación o reducción de la obligación de responder por parte del transportista</i>	405
3.6. <i>Acuerdo interempresarial de IATA</i>	406

3.7. Acuerdo sobre las medidas de implementación del Acuerdo interempresarial de IATA	407
3.8. El Convenio de Montreal de 1999	407
3.8.1. Quiebre de los límites	407
3.8.2. Liberación o reducción de la obligación de responder por parte del transportista	409
4. Unas palabras “finales”	412

TERCERA PARTE

OTRAS RESPONSABILIDADES

<i>Introducción</i>	419
I. Daños por retraso de vuelos	421
1. El retraso en los vuelos internacionales	421
1.1. Concepto	421
1.2. Disposiciones relativas al retraso	423
1.2.1. Responsabilidad en el Convenio de Varsovia	423
1.2.2. Eximiciones en el Convenio de Varsovia	423
1.2.3. Convenio de Montreal de 1999	423
1.3. Daños indemnizables. Límites	424
1.4. Jurisprudencia reciente bajo el sistema internacional de responsabilidad	429
1.5. Recapitulación	432
1.6. Las “cláusulas exoneratorias” en el contrato de transporte	434
2. El retraso en vuelos “no internacionales”	437
2.1. En la Unión Europea	438
2.1.1. El reglamento 261/04. Introducción general	438
2.1.2. Derecho a atención	443

2.1.3. Derecho de reembolso	444
2.2. En la República Argentina	444
2.2.1. El Código Aeronáutico	444
2.2.2. La resolución 1532/98	445
2.2.3. La Ley de Defensa del Consumidor	464
2.2.4. La jurisprudencia nacional	468
2.3. En los Estados Unidos	476
II. Retraso, daño y pérdida de equipaje	481
1. <i>El sistema de responsabilidad internacional</i>	481
1.1. Retraso y daño del equipaje	481
1.1.1. Responsabilidad en el Convenio de Varsovia	481
1.1.2. Eximiciones y límites en el Convenio de Varsovia	482
1.1.3. Modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya	482
1.1.4. Protocolos de Montreal	484
1.1.5. Convenio de Montreal de 1999	484
1.2. Jurisprudencia reciente	489
1.3. El aviso de protesta	493
1.3.1. Convenio de Varsovia	494
1.3.2. El Protocolo de La Haya	495
1.3.3. Convenio de Montreal de 1999	495
1.4. Jurisprudencia	496
2. <i>La Unión Europea</i>	499
3. <i>En la República Argentina</i>	501
3.1. El Código Aeronáutico	501
3.2. La resolución 1532/98	503
3.3. Jurisprudencia	510
4. <i>En los Estados Unidos</i>	516
5. <i>Retraso y/o daño de la carga</i>	517

III. Cancelación de vuelos	519
1. <i>Introducción</i>	519
2. <i>En la Unión Europea</i>	522
2.1. Derecho a la compensación	522
2.2. Reembolso del billete o derecho a un transporte alternativo	525
2.3. Derecho a la atención	525
2.4. Jurisprudencia	526
3. <i>En la República Argentina</i>	527
4. <i>En los Estados Unidos</i>	529
IV. Denegación de embarque (<i>overbooking, cambio de clase y otros supuestos</i>)	533
1. <i>Overbooking</i>	534
1.1. <i>En la Unión Europea</i>	536
1.1.1. Derecho a una compensación (art. 7º)	537
1.1.2. Derecho al reembolso o a acceder a un transporte alternativo (art. 8º)	538
1.1.3. Derecho a atención o derecho de asistencia (art. 9º)	539
1.2. <i>En la República Argentina</i>	540
1.2.1. El Código Aeronáutico	540
1.2.2. La resolución 1532/98	541
1.2.3. Jurisprudencia	544
1.3. <i>En los Estados Unidos</i>	551
1.3.1. Normativa aplicable	551
1.3.2. Jurisprudencia	554
2. <i>Cambio de clase y denegación de embarque por razones personales</i>	556
2.1. <i>Cambio de clase</i>	556
2.2. <i>Denegación de embarque por razones personales</i>	558
2.2.1. <i>Jurisprudencia general</i>	558

2.2.2. Casos con especiales discapacidades físicas	560
2.2.3. Legislación argentina	562
2.2.4. La nueva regulación para los transportistas aéreos canadienses	564
3. <i>Addenda. La problemática del reglamento europeo</i>	567
3.1. Planteo	567
3.2. Crítica	569
3.3. Otras cuestiones	573
4. Corolario	576
V. <i>Los códigos compartidos (code-sharing)</i>	577
1. <i>La cuestión</i>	577
2. <i>Su naturaleza jurídica</i>	581
3. <i>El sistema de responsabilidad</i>	582
3.1. El Convenio de Montreal	582
3.2. El Código Aeronáutico argentino	583
3.3. La resolución 1532/98 del MEyOSP	584
3.4. En los Estados Unidos	584
4. <i>Jurisprudencia</i>	587
VI. <i>La responsabilidad del fabricante y del vendedor de aeronaves y sus componentes</i>	589
1. <i>El fabricante</i>	589
1.1. <i>Introducción</i>	589
1.1.1. <i>La negligencia</i>	591
1.2. <i>La teoría del riesgo</i>	593
1.3. <i>El deber de garantía</i>	594
1.4. <i>El deber de seguridad ante los accidentes</i>	595
1.5. <i>La “res ipsa loquitur”</i>	595
1.6. <i>La conducta postaccidente</i>	596

2. <i>El vendedor de aeronaves o de sus partes</i> ..	596
3. <i>Conclusión</i>	597
VII. <i>La responsabilidad de los agentes en tierra</i>	599
1. <i>Introducción</i>	599
2. <i>Los organismos de tránsito aéreo</i>	600
3. <i>Los operadores de aeropuertos</i>	604
4. <i>Conclusión</i>	606

CUARTA PARTE

APÉNDICE NORMATIVO: Documentos legales referidos a la responsabilidad del transportista aéreo

– <i>Convenio de Varsovia de 1929. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional</i>	609
– <i>Protocolo de La Haya de 1955. Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929</i>	621
– <i>Convenio complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea el transportista contractual (Convenio de Guadalajara)</i>	631
– <i>Protocolo Adicional I de Montreal de 1975 que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929</i> ..	636
– <i>Protocolo Adicional II de Montreal de 1975 que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955</i>	640

- *Protocolo Adicional III de Montreal de 1975 que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en Guatemala el 8 de marzo de 1971* 646
- *Protocolo Adicional IV de Montreal de 1975 que modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955* 653
- *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional - Montreal 1999* 664
- *Reglamento (CE) 261/04 del Parlamento Europeo y del Consejo del 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) 295/91* 685
- *Unión Europea. Reglamento (CE) 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea por el que se modifica el reglamento (CE) 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente* .. 699
- *Código Aeronáutico de la República Argentina* 708
- *Resolución 1532/98 del MEyOSP - Transporte aéreo* 716