



Colegio de Abogados de San isidro

Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.
Dr. Norberto E. LUONGO, LL.M.





Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Problemática Originaria

- a) **Una industria naciente.**
- b) **Alta tasa de accidentes.**
- c) **Alto costo de lo seguros.**
- d) **Aerolíneas mayoritariamente de propiedad de los Estados.**



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Sistema del *quid-pro-quo*

PASAJEROS Y EXPEDIDORES: renuncian al principio de pleno resarcimiento.



Limitación de indemnización pecuniaria (NO de responsabilidad).

TRANSPORTISTA: acepta presunción de responsabilidad



Inversión de la carga de la prueba (en sentido estricto: aplicación de los principios de responsabilidad contractual).



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Problemática *a posteriori*

- a) Cese de uso del “patrón oro”.
- b) Inflación.
- c) Mayor cotización del valor vida.
- d) Infranqueabilidad de los límites.
- e) KAL 007 (1983) y PAN AM 103 (1988).



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Fundación del Sistema de Varsovia. Unificación, Desmembramiento y Reunificación (1)

- 1. Convenio de Varsovia (1929)** - Límite de Francos: 125.000 (U\$S 8.300)
- 2. Protocolo de La Haya (1955)** - Límite de Francos: 250.000 (U\$ 16.600)
- 3. Convenio de Guadalajara (1961)** - Límite de Francos: 250.000 (U\$ 16.600). Transportista contractual/de hecho.
- 4. Protocolo de Guatemala (1971)** - Límite de Francos: 1.5 M (U\$S 100.000) - infranqueable - quinta jurisdicción – posibilidad de utilización de medios sustitutivos del billete de pasaje. No entró en vigencia.
- 5. 4 Protocolos de Montreal (1975)** – Convierte a DEGs los valores de: 1) Varsovia, 2) La Haya, 3) Guatemala (no entró en vigencia), y 4) V-LH, únicamente en relación a carga (17 DEGs por kilogramo).



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Fundación del Sistema de Varsovia. Unificación, Desmembramiento y Reunificación (2)

1. Iniciativas Privadas

- Acuerdo de Montreal de 1966 - Límite de U\$ 75.000/58.000.
- Acuerdo de Malta.
- Ley 274 de la República Italiana: 100.000 DEG(s).
- La “iniciativa japonesa”: responsabilidad objetiva hasta 100.000 DEG(s).
- El acuerdo de las aerolíneas australianas.
- Acuerdos Interempresariales IATA (1992-1996): responsabilidad objetiva hasta 100.000 DEG(s).

2. Regulación (CE) 2027/97 (luego Regulación (CE) 889/02)

2. Convenio de Montreal (1999): 137 Estados parte.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

El Convenio de Montreal (1)

- Nuevo régimen de responsabilidad, y eliminación del límite monetario para muerte o lesión de pasajeros.
- Consagración de la figura del “transportista de hecho”.
- Empleo de medios electrónicos en sustitución del billete de pasaje y guía aérea.
- Consagración de la nueva moneda de cuenta (DEGs).
- Actualización periódica de montos.
- Incorporación de la “quinta jurisdicción”.
- Pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos (o a sus deudos).
- Sistema de arbitraje para carga.
- Establecimiento de un seguro obligatorio.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

El Convenio de Montreal (2)

Valores Originales y Revisiones (C-WP/13342 - 2009 y C-WP/14934 - 2019)

- **Muerte o lesión corporal de un pasajero: Sin límite.**
Hasta 100.000 DEGs: responsabilidad estricta y (cuasi) objetiva.
Para sumas mayores: presunción de responsabilidad (admite prueba en contrario).
Valor actualizado a partir del 28/12/2019: DEGs 128.821.
- **Retraso transporte de persona: 4.150 DEGs.**
Valor actualizado a partir del 28/12/2019: DEGs 5.346.
- **Destrucción, pérdida, avería o retraso de equipaje: 1.000 DEGs.**
Valor actualizado a partir del 28/12/2019: DEGs 1.288.
- **Destrucción, pérdida, avería o retraso de la carga: 17 DEGs por kg.**
Valor actualizado a partir del 28/12/2019: DEGs 22.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

¿Se ha extendido ya el certificado de defunción para el SV?

1. Montreal 99 NO deroga a los instrumentos del Sistema de Varsovia.
2. Los instrumentos constitutivos del Sistema de Varsovia siguen siendo empleados por los Estados (por vía directa o supletoria).
3. Continúa siendo fuente de conceptos, contextos interpretativos y jurisprudencia: *La “ley común” del Convenio de Varsovia es de vital importancia para comprender el sentido del Convenio de Montreal (Baah v. Virgin Atlantic Airways, 2007).*
4. **Argentina:** Ley 26.451 (B.O. 13/1/2009). Entrada en vigor: 14 de febrero de 2010.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Presupuestos de Aplicabilidad de la Responsabilidad en el Transporte Aéreo Internacional

- Existencia de un Contrato de Transporte Aéreo (incluye transporte gratuito efectuado por empresa de transporte aéreo).
- Transporte efectuado a bordo de una aeronave. Se aplica al transporte efectuado por el Estado o demás personas jurídicas de derecho público. No incluye el transporte postal.
- Incumplimiento de Contrato: Retraso, Lesiones o Muerte del Pasajero y/o Retraso, Daños, Destrucción o Pérdida del Equipaje o de la Carga.
- Internacionalidad.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Responsabilidad del transportista

Conforme el art. 17 del Convenio de Montreal, para dar lugar a responsabilidad del transportista por daños al pasajero, deben estar presentes tres requisitos.

- **Accidente.**
- **Muerte o lesión corporal de un pasajero.**
- **Ocurrencia a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.**



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Air France v. Saks

Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de Estados Unidos:
Justice Sandra Day O'Connor. 4 de Marzo de 1985.

Un “accidente”, en los términos del Convenio de Varsovia, debe reunir las siguientes características:

- 1) *Debe constituir un “hecho inusual e inesperado”.*
- 2) *Debe ser “externo al pasajero”.*
- 3) *No puede ser “el producto de la propia reacción interna del pasajero a la usual, normal y esperable operación de la aeronave”.*



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

¿Daño psicológico?

Por la afirmativa:

“Husserl v. Swiss Air Transport”: secuestro del vuelo 100 de *Swiss Air*, (1970).

“Air France v. Teichner”: secuestro del vuelo Air France 13, (“Operación Entebbe”, 1976).

Por la negativa:

“Burnett v. Trans World Airlines” y *“Rosman v. Trans World Airlines”* (Cortes de Circuito): secuestro del vuelo TWA 741 (1970).



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Eastern Airlines v. Floyd

Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de Estados Unidos

17 de abril de 1991.

Voto opinante: Justice Thurgood Marshall.

La correcta traducción de la expresión en francés "*lesion corporelle*" corresponde a "lesión corporal", excluyendo las lesiones puramente mentales.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional. Dr. Norberto E. Luongo

Compensación por daño emocional: alternativas

- a) No es procedente compensación alguna a raíz de la exclusiva existencia de sufrimiento emocional.
- b) Es procedente la compensación por sufrimiento emocional en tanto y cuanto exista también una lesión corporal.
- c) Es procedente la compensación por sufrimiento emocional si es consecuencia de la producción del accidente.
- d) Sólo es procedente la compensación por sufrimiento emocional si éste es un emergente directo de la lesión corporal.

La sentencia dictada en autos: *Jack v. Trans World Airlines* (N.D.Cal. 1994) adoptó la cuarta opción, decisión que fue ampliamente seguida en la jurisprudencia moderna.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

La cuestión en el Convenio de Montreal de 1999

Dos posturas.

- A favor del tratamiento por separado del daño emocional: Suecia, Noruega, y Gran Bretaña.
- En contra del tratamiento por separado del daño emocional: Francia, Arabia Saudita, y algunos países africanos.

Decisión: se mantiene prácticamente idéntica redacción que en el art. 17 del Convenio de Varsovia (muerte, herida o cualquier otra lesión corporal – muerte o lesión corporal).

Se entendió que los numerosos intentos llevados a cabo para enmendar este artículo para incluir el daño emocional, así como la propuesta de tratamiento del tema por separado, son indicios claros de que el mismo no estuvo nunca incluido en el término “lesión corporal”.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

El carácter “inusual” e “inesperado” del accidente

Jurisprudencia prolífica.

Se han considerado “accidentes”: los ataques terroristas, los secuestros de aviones, las explosiones con bombas o las amenazas acerca de la existencia de ellas, la caída del pasajero de la escalerilla del avión, los derramamientos de café, agua caliente o comida por parte de los asistentes de vuelo sobre el pasajero, el servir una bebida conteniendo un pedazo de plástico, y hasta conductas personales como agresión física por parte de un empleado de la aerolínea o maltrato intencional al pasajero, y agresiones sexuales.

Se han considerado “no accidentes”: la muerte de un pasajero por causas naturales durante el vuelo, la denegación a un pasajero que sufría hernia hiatal de ser trasladado a primera clase para poder recostarse y aliviarse, la muerte de un pasajero asfixiado al atragantarse con nueces, las caídas de pasajeros entre los asientos del avión o en el baño de la aeronave, la obligación de mantenerse el pasajero acurrucado en el asiento debido a procedimientos de seguridad, y exclusión de a bordo de pasajeros que causaban disturbios, así como su posterior arresto y registro personal.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

La “externalidad” del accidente

¿Qué sucede en los casos en los cuales el pasajero posee un problema de salud preexistente, que se agrava en virtud de un evento inesperado u operación inusual de la aeronave?

- *“Olimpic Airways v. Husain” (2004).*
- *“Povey V. Qantas Airways Ltd.” (2005).*
- *“In re Deep Vein Thrombosis and Air Travel Litigation” (2005)*



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Operaciones de embarque y desembarque

Redacción del Convenio de Varsovia: posiciones extremas.

- a) Pasajero en aeropuerto.
- b) Pasajero embarcado.

Solución intermedia.

En la época de redacción del Convenio, la exposición del pasajero era mayor, y en consecuencia los redactores del Convenio estimaron que los daños que los pasajeros sufriesen durante esas acciones debían estar comprendidos dentro de su ámbito de protección.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Operaciones de embarque y desembarque

Test de Day v. Trans World Airlines (Segundo Circuito, 1975), reformulado en: Buonocuore v. TWA Airlines (1990).

Elementos a considerar:

1. ¿Qué actividad estaban desarrollando los pasajeros al momento del accidente?
2. ¿Qué controles o restricciones a su movimiento habían sido impuestas por parte del transportista?
3. ¿Qué tan inminente era su embarque?
4. ¿Cuál era la proximidad física de los pasajeros con respecto a la puerta de embarque?



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

La Exclusividad de los Convenios (1)

Art. 29 CM99 (Art. 24 CV):

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. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

La Exclusividad de los Convenios (2)

- ***“Sidhu v. British Airways (1997, UK House of Lords)***
- ***“El Al Israel Airlines v. Tseng”, (USSC, 1999)***



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Reglamento 261/2004 de la UE

Antecedentes: Reglamentos (CE) 2027/97 y 889/2002.

Reglamento 261/2004:

Establece una serie de derechos para los pasajeros en caso de:

a) denegación de embarque, b) cancelación, c) “gran retraso”, y d) cambio de clase.

Estos derechos –que no son los mismos en las tres situaciones- abarcan:

- 1) Derecho a compensación.
- 2) Derecho al reembolso o a un transporte alternativo.
- 3) Derecho a atención.

Ámbito de aplicación: art. 3



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Cuestionamiento al Reglamento 261/2004 de la UE

Tribunal de Justicia de la CE: Caso IATA-ELFAA (C – 344/04).

Argumento: Los artículos impugnados (cuestionamiento a los arts. 5 y 6 del Reglamento) violan los principios de seguridad jurídica, proporcionalidad, igualdad de trato y –especialmente- colisionan con las provisiones de los artículos 19, 22 y 29 del Convenio de Montreal.

Sentencia: 10 de Enero de 2006.

“Ni de estas disposiciones, ni de ninguna otra disposición del Convenio de Montreal resulta que sus autores hayan pretendido evitar a dichos transportistas cualquier otro tipo de intervenciones, en especial las que puedan prever las autoridades públicas para reparar de forma estandarizada e inmediata los perjuicios constituidos por las molestias que ocasionan los retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, sin necesidad de que éstos deban padecer los inconvenientes inherentes a la reclamación de indemnizaciones por vía judicial.”



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

La cuestión del Reglamento 261/2004 de la UE (5)

Jurisprudencia reciente.

Wallentin-Hermann v Alitalia—Linee Aeree Italiane SpA, C-549/07, 22 de Diciembre de 2008.

Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon and Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH y Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA, asuntos acumulados (C-402/07 y C-432/07), 19 de Noviembre de 2009.

Nelson v Deutsche Lufthansa AG y R (incluye: *TUI Travel, British Airways, Easyjet and IATA*) *v Civil Aviation Authority*, C-581/10 y C-629/10), 23 de Octubre de 2012.

Air France SA y Heinz-Gerke Folkerts, Luz-Tereza Folkerts (C-11/11), 26 de Febrero de 2013.

Denise McDonagh v Ryanair Ltd (C-12/11), 31 de Enero de 2013.

Germanwings GmbH v. Ronny Henning (C-452/13), 4 de Setiembre de 2014.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Jurisdicción

Jurisdicciones originales en el Convenio de Varsovia:

1. El domicilio del transportista.
2. El lugar principal de explotación de sus negocios.
3. El lugar en donde el transportista tenga un establecimiento de negocios y en el cual el contrato de transporte haya sido concluido.
4. El lugar de destino del vuelo de transporte.

El Convenio de Montreal incorpora la denominada “quinta jurisdicción” (art. 33):

- Se aplica únicamente al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero.
- Territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente, y donde el transportista tenga actividad comercial.



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

Daños a Terceros en la Superficie (1)

Es responsabilidad **EXTRA CONTRACTUAL**.

Antecedente: *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Daños Causados por Aeronaves Extranjeras a Terceras Partes en la Superficie* (Convenio de Roma, 1933).

Fue absorbido por:

Convenio sobre Daños Causados por Aeronaves Extranjeras a Terceras Partes en la Superficie (Convenio de Roma, 1952). Cuenta con 51 Estados Parte.

Enmendado por:

Protocolo para la Enmienda del Convenio sobre Daños Causados por Aeronaves Extranjeras a Terceras Partes en la Superficie (Protocolo de Montreal, 1978). Cuenta con 12 Estados Parte.



Daños a Terceros en la Superficie (2)

Instrumentos recientes.

- 1) *Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan involucrado a Aeronaves* (“**Convenio sobre Interferencia Ilícita**”, Montreal, 2009). Cuenta con 9 ratificaciones (se requieren 35 para su entrada en vigor).
- 2) *Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros causados por Aeronaves* (“**Convenio sobre Riesgos Generales**”, Montreal, 1978). Cuenta con 12 ratificaciones (se requieren 35 para su entrada en vigor).



Responsabilidad por Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo Internacional.

Dr. Norberto E. Luongo

¿Preguntas?

Dr. Norberto E. Luongo

institutos@casi.com.ar