

EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Breve análisis comparativo a partir de la lectura de diversos fallos judiciales discordantes en materia de extravío de equipaje facturado.

Marcelo Héctor Efrón¹

Resumen.

El transporte de equipajes facturados configura una realidad casi habitual para todos los pasajeros que abordan un avión. En este contexto, los diversos marcos jurídicos aplicables, tanto nacionales como internacionales, reconocen con diferentes alcances los temas relativos a la responsabilidad en el transporte de pasajeros, carga y equipajes, siendo éste último el aspecto que analizaremos, a partir del análisis comparativo de diversos fallos judiciales que resultan discordantes frente a hechos y circunstancias que prima facie, aparecen como similares.

Palabras clave:

Transporte Aéreo - Equipaje - Régimen Jurídico - Responsabilidad - Extravío

I.- Introducción. Alcance del trabajo.

La intención de este breve trabajo, que fue revisado, corregido y anotado por la Prof. Dra. Griselda D. Capaldo², una de las principales especialistas en Derecho Aeronáutico de nuestro país, está focalizado en el análisis comparativo de algunas resoluciones judiciales dictadas por diferentes Tribunales de la República Argentina, relativas a la interpretación sobre los alcances de las normas de nuestro país, así como de los Convenios Internacionales que rigen el Transporte Aéreo de Pasajeros, en particular aquellas que nacen desde el momento en que una persona (pasajero) se vincula contractualmente con una empresa de transporte aerocomercial (transportador) para realizar un vuelo, es decir, para ser trasladado en una aeronave con su equipaje.³

El marco jurídico específico reconoce normas de orden interno, como ser el Código Aeronáutico y la Resolución 1532/98 y de orden internacional como el denominado

¹ Abogado. Profesor Facultad de Derecho (UNLZ).

² Doctora en Derecho (UBA). Investigadora Principal del CONICET. Profesora de la Facultad de Derecho y de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires. Post-doctor Fellow de la Alexander von Humboldt Stiftung, Universität zu Köln. Experta en Derecho Aeronáutico

³ Se define como el acuerdo de voluntades por el cual una parte (transportador) acepta trasladar a otra (pasajero) y a su equipaje, de un aeródromo a otro, en aeronave y por vía aérea, en un cierto tiempo en condiciones de seguridad, a cambio de un precio.

Sistema Varsovia, el Convenio de Montreal de 1999 y los Reglamentos de la Unión Europea.

Con diferentes alcances y complejidades, el esquema normativo prevé temas relativos a la responsabilidad en el transporte de pasajeros, de equipajes y de carga.

En el caso de los daños indemnizables que surgen de la ejecución parcial o inejecución del contrato de transporte de pasajeros, los mismos pueden ser producto de lesiones o muerte, retraso, cancelaciones o denegación de embarque por sobreventa (Overbooking)⁴.

En cuanto al transporte de equipajes, el mismo resulta accesorio al de pasajeros y reconoce dos tipos. El equipaje facturado, es decir, aquel que se despacha en oportunidad del check-in y el no facturado denominado de mano. Los daños indemnizables serán producto del extravío, la destrucción, la avería o el retraso en la entrega.

En el transporte de carga, los daños indemnizables son similares a los del equipaje, es decir, la destrucción, la pérdida o extravío, la avería y el retraso en la entrega.

Por último, la aplicación del denominado “límite cuantitativo de responsabilidad” consagrado tanto en la legislación interna como en la internacional, tanto en lo que respecta a los daños al pasajero, así como al equipaje y a la carga.

El tema específico que intentaré abordar a continuación, está enfocado en el análisis jurisprudencial en materia de transporte de equipajes facturados y en el reconocimiento en algunos casos de los daños reclamados, sus diferentes matices en cuanto a los requisitos de admisibilidad y prueba, reconocimientos parciales y rechazo focal de algunos rubros, y también en algún supuesto, el rechazo completo de la acción por incumplimiento de requisitos formales en el inicio del procedimiento administrativo de reclamo.

II.- Breve descripción del marco jurídico aplicable.

II.1.- Como lo señalé al comienzo, el régimen que regula la actividad del transporte aerocomercial se encuentra regulada en el orden interno por el Código Aeronáutico ⁵, que en el art. 1 dispone su aplicación territorial⁶, lo que fortalece dogmáticamente el encuadre

⁴ Cómo observa la Dra. Griselda D. Capaldo, “...estos 2 últimos son específicos de las regulaciones europeas, aunque hayan sido objeto de conflictos sometidos a un análisis jurisprudencial independiente de las normas europeas por parte de diferentes tribunales del mundo...”.

⁵ Ley 17.285 promulgada el 17 de Mayo de 1967

⁶ Art 1.- Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre.

de especialidad de la norma con el precepto interpretativo del art 2, que establece su aplicación prevalente por sobre otras normas⁷, incluso el Código Civil y Comercial de la Nación, algunos de cuyos artículos "... además, refuerzan el vigor de las normas indisponibles de la ley especial... y la de los convenios internacionales" (CAPALDO, 2017:160) .

Los arts. 113 a 115 referido al transporte de pasajeros y 116 a 118 al de equipaje registrado, interesan a este ensayo, así como los arts. 144 y 145 de la especie, que unificando el derecho interno con el internacional, consagra los límites cuantitativos en caso de daños al pasajero y al equipaje y carga, respectivamente.-

II.2.- Por otra parte, la Resolución 1532/98 del MEyOSP de la Nación reglamenta lo relativo a las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo⁸ con la intención declarada de "tutelar los intereses particulares del usuario por ser el mismo la parte más débil de la convención" (considerandos) por lo que, llamativamente si hacer la mínima mención al Código Aeronáutico, estatuye en los Anexos I y II que forman parte integrante de la resolución el régimen para los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes y de carga, respectivamente, que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera.(art 1°) dejando tan bien establecido el carácter subsidiario de la misma para los servicios no regulares de transporte aéreo.⁹

Siguiendo la línea argumentativa del presente trabajo, es decir, lo que refiere al transporte de equipajes, el art 9 del Anexo I aborda la temática específica, con especial interés en el inc. d) "equipaje registrado" y el inc h) "entrega de equipaje". Asimismo el art 19 aborda lo atinente a la Responsabilidad por los Daños, en el inc a) aplicable al Transporte Interno, fijando el ap. II el límite de responsabilidad¹⁰ en la suma de dos (2) argentinos oro por kg para el equipaje despachado y el ap III) de cuarenta (40) argentinos oro para el equipaje de cabina. El inc b) para el Transporte Internacional, en el ap 3.4) se establece la

⁷ Art 2.- Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

⁸ El 10 de Diciembre de 1998 se publicó la Resolución 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, aprobando las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, que regirán para los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes y de carga, que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera.

⁹ Art. 2°.- Sin perjuicio de las normas que en el futuro específicamente se dicten, la presente resolución se aplicará con carácter subsidiario y teniendo en cuenta los términos de la contratación efectuada por el usuario, a los servicios no regulares de transporte aéreo que presten los explotadores autorizados y no autorizados de bandera nacional o extranjera.

¹⁰ II.- En el transporte de equipaje registrado la responsabilidad del transportador queda limitada hasta la suma de DOS (2) ARGENTINOS ORO por kilogramo de peso bruto, salvo declaración especial de interés hecha por el pasajero en el momento de la entrega de los bultos y mediante el pago de un cargo establecido de acuerdo a las regulaciones del transportador. En tal caso el transportador queda obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor el valor de la mercadería o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor de la entrega. III.- En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad del transportador queda limitada hasta la suma de CUARENTA (40) ARGENTINOS ORO por pasajero.

limitación de responsabilidad¹¹ en la suma de 250 francos por Kg. para el equipaje facturado y 5000 francos cuando no está registrado (cabina).

El art 20 de la mentada resolución se refiere a los Reclamos y Acciones, fijando los respectivos plazos y para su interposición¹² así como también, la Prescripción de las acciones¹³

II.3.- Pasando ahora al marco normativo internacional, debo señalar en primer lugar en Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en la ciudad de Varsovia el 12 de Octubre de 1929. Este instrumento constituye un importante logro para la industria aerocomercial que en forma incipiente comenzaba su desarrollo y que requería de normas comunes de aplicación, fundamentalmente en materia de responsabilidad en el transporte de pasajeros, equipaje y carga, hasta entonces sujeto a relaciones independientes entre estados, pero que reconocía varios antecedentes legislativos, en particular, como señala Mario A. Folchi¹⁴, el Congreso Internacional de Aeronáutica, celebrado en París en 1989.¹⁵

Sin embargo, y con el correr de los años, principalmente por factores económicos en un principio y tecnológicos posteriormente, fue necesario efectuar ajustes y adaptaciones tanto a partir de Protocolos, como también de nuevos Convenios. Como bien dijo Videla Escalada ya en 1948, el derecho aeronáutico “ha avanzado con la misma velocidad que el avión”.¹⁶

¹¹ Salvo en el caso de actos u omisiones con la intención de causar daño o por conducta temeraria y sabiendo que probablemente causaría daño, la responsabilidad del transportador en el caso de daño al equipaje registrado estará limitada a FRANCOS DOSCIENTOS CINCUENTA (250.-) por kilogramo y en el caso de daño a equipaje no registrado estará limitada a FRANCOS CINCO MIL (5.000.-) por pasajero, no obstante, si de acuerdo con la ley aplicable, se aplican diferentes límites de responsabilidad, los mismos tendrán vigencia. Si el peso del equipaje no está indicado en el control de equipaje, se presume que el peso total del mismo no excede la franquicia de equipaje aplicable para la clase de servicio contratado, según lo previsto en las regulaciones del transportador. En el caso de equipaje declarado, la responsabilidad del transportador estará limitada de acuerdo a la declaración especial de interés.

¹² En caso de daño al equipaje en el transporte interno, el destinatario debe dirigir al transportador su reclamo dentro del plazo de TRES (3) días a contar desde la fecha de entrega del mismo. En el transporte internacional el destinatario debe dirigir al transportador su reclamo dentro del plazo de SIETE (7) días a contar desde la fecha de entrega del mismo. En caso de pérdida, destrucción o retardo, el reclamo deberá ser hecho dentro de los DIEZ (10) o de los VEINTIÚN (21) días siguientes a la fecha en que el equipaje debió ser puesto a disposición del destinatario, según se trate de transporte interno o de transporte internacional

¹³ La falta de reclamo en los plazos previstos, hace inadmisibles toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de éste. Cualquier derecho por daños se extinguirá si no se lleva a cabo una acción dentro del año en el caso del transporte interno o de los DOS (2) años en el transporte internacional, considerados desde la fecha de arribo al destino o desde la fecha en que la aeronave debió haber arribado o desde la fecha en que se detuvo el transporte. El método de calcular el límite del período deberá ser determinado por la ley del tribunal a cargo del caso.

¹⁴ FOLCHI, Mario O. - Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil - Antecedentes Históricos - 20-5-2011-
<http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=39953>

¹⁵ El Congreso Internacional de Aeronáutica celebrado en París en 1889, en el que se analizaron algunos temas vinculados con la oportunidad de crear normas especiales en materia de responsabilidad aeronáutica y desaparición de pilotos, accidentes de aerostatos, etc., creándose en consecuencia la Comisión Permanente de Aeronáutica Civil, a la que se dio proyección internacional. En los años siguientes comenzaron a realizarse varios Congresos: en París en 1900; en Milán en 1906; en Bruselas en 1907 y en Nancy en 1909.

¹⁶ Videla Escalada, Federico N., "El Derecho Aeronáutico rama autónoma de las ciencias jurídicas", Bs. As., 1948, p.13

En este contexto, se dio una compleja red de instrumentos internacionales denominado “Sistema de Varsovia”¹⁷ que comprende además de Varsovia 1929, La Haya 1955, Guadalajara 1961, Guatemala 1971 y Montreal 1975.

Nuestro país adhirió al Convenio de Varsovia de 1929 por medio de la Ley 14.111 y entró en vigor a partir del 19 de Junio de 1952. Actualmente ha sido ratificado por más de 150 países.

El Convenio establece en su artículo 1 el marco para su aplicación, define el “transporte internacional”, así como también las particularidades de ejecución del contrato de transporte¹⁸

Por su parte, el artículo 3 indica la obligatoriedad para el transporte de pasajeros de la expedición del “billete de pasaje” y sus 5 requisitos y el artículo 4, los recaudos para el transporte de equipaje (despachado), que debía contar con 8 ítems contenidos en un “boletín de equipaje” emitido en dos ejemplares. La ausencia de dicha constancia, o de los datos referidos al d) número del billete de pasaje, f) número y peso de los bultos y) sometimiento del transporte a la Convención, no afectan la existencia o validez del contrato pero impiden al transportador ampararse en los límites cuantitativos de responsabilidad.

En cuanto a dichos límites de responsabilidad, el artículo 22.1 lo fija cuando el damnificado sea el pasajero en la suma de 125.000 francos Poincaré, el artículo 22.2

¹⁷ El denominado “Sistema de Varsovia” lo integran el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 (Convenio de Varsovia de 1929), el 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 (Protocolo de la Haya de 1955), el 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, firmado en Guadalajara el 18 de Septiembre de 1961 (Convenio de Guadalajara de 1961), el 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 Modificado por el Protocolo hecho en la Haya el 28 de Septiembre de 1955, firmado en la Ciudad de Guatemala el 8 de Marzo de 1971 (Protocolo de Guatemala de 1971), el Protocolo Adicional Número 1 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, Firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 1), el Protocolo Adicional Número 2 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, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 2), el Protocolo Adicional No. 3 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 los Protocolos Hechos en la Haya el 28 de Septiembre de 1955 y en la Ciudad de Guatemala el 8 de Marzo de 1971, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 3), el Protocolo de Montreal Número 4 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, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 4).

¹⁸ Artículo 1.- La presente convención se aplicará a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronave mediante remuneración. Se aplicará también a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transporte aéreo.

Se calificará como “transporte internacional”, a los efectos de la presente Convención, todo transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino, haya o no interrupción del transporte o transbordo están situados en territorios de dos Altas Partes Contratantes o en territorio sometido a la soberanía, dominio, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante, no será considerado como internacional a los efectos de la siguiente comisión. Para la aplicación de la presente convención, el transporte a ejecutar por aire por varios transportadores sucesivos será considerado como un transporte único, cuando sea apreciado por las partes como una sola operación, ya haya sido estipulada por un sólo contrato o por una serie de contratos deben ser ejecutadas íntegramente en un territorio sometido a la soberanía, dominio, mandato o autoridad de una misma Alta parte Contratante.

cuando se trate del equipaje registrado o mercadería en la suma de 250 francos Poincaré por kilogramo y el 22.3 para el equipaje de cabina en 5.000 francos Poincaré, en todos los casos, por pasajero.¹⁹

El capítulo III del Convenio regula la Responsabilidad del Porteador (transportador) en el artículo 17, daños a los pasajeros y en el artículo 18.1, en los casos de destrucción, pérdida o avería de equipaje facturado cuando se encontrare bajo su custodia, fijando asimismo el artículo 19 la responsabilidad para el supuesto de retrasos.

Particular carácter posee el artículo 23 cuando establece que toda cláusula que tienda a exonerar de responsabilidad al transportador o fijar un límite menor al que establece el convenio, es nula. Pero dicha nulidad no afecta la validez y vigencia del contrato.

Por último y en lo que a este trabajo interesa, resultan de aplicación los artículos 26 en cuantos a los requisitos y plazos para efectuar el “protesto” en los casos descritos en el artículo 18, y así como los plazos para interponer las acciones de responsabilidad contemplados en el artículo 29.

II.4.- El Protocolo de La Haya de 1955 aumenta los límites de responsabilidad al doble, aunque sólo para el caso de muerte o lesiones corporales del pasajero. En su artículo 3, se simplifican los requisitos en cuanto a la información que debe estar inserta tanto en el “billete de pasaje” como al boletín de equipaje que ahora se denomina “talón de equipajes”, debiendo indicarse; el punto de partida y destino; la indicación de las escalas, en el caso de ser previstas una o varias en el territorio de otro Estado que no sean las del punto de partida o destino y un “aviso” indicando que si el destino se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte “puede”, ser regulado por el Convenio de Varsovia de 1929. En caso que se omita dicho aviso, el transportador igual pierde el derecho a limitar su responsabilidad También se establece que tanto el billete de pasaje como el talón de equipaje surten efectos como medio de prueba fehaciente de la celebración del contrato de transporte, en casos de acciones de responsabilidad.

Por otra parte, se agrega el artículo 25 A, por el cual los dependientes del transportista en caso de una acción de responsabilidad en su contra, puede ampararse a los límites de responsabilidad del Convenio.

¹⁹ Artículo 22.4 Las sumas arriba indicadas se considerarán como refiriéndose al franco francés integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en toda moneda nacional en números redondos.

En lo referente a la Protesta, para el caso de retrasos, se aumenta de 14 a 21 días el plazo contando desde el día que el equipaje o la mercancía hayan sido puestas a disposición del destinatario.

Como señala Griselda Capaldo, “... *El delicado sistema de pesos y contrapesos de naturaleza imperativa enhebrado por el Convenio de Varsovia y su Protocolo de la Haya, permite perder el derecho a limitar cuantitativamente la responsabilidad demostrando el dolo del transportador, o bien su temeridad. También el pasajero pierde el derecho a reclamar, total o parcialmente, si hubo culpa de su parte o si contribuyo a causar el daño...*” (2017:152).

II.5.- En 1971 produce una nueva reformulación del Convenio de Varsovia-La Haya al tratarse diversas modificaciones mediante un nuevo Protocolo concertado en la Ciudad de Guatemala. El mismo no fue ratificado por los 30 países necesarios, incluida la República Argentina, por lo cual no tuvo aplicación²⁰. Sin embargo, vale la pena resaltar algunas características particulares que dicho instrumento incorporo, como la eliminación del término “Billete de Pasaje” por documento de transporte individual o colectivo, o en su defecto cualquier medio en que conste los dos primeros requisitos establecidos para el anterior billete de pasaje. Estos también serán aplicables al talón de equipaje, ya que se eliminó el tercer requisito, es decir, que la ausencia de la indicación expresa de aplicación del Convenio ya no solo no afectará la validez del contrato de transporte, sino que igualmente quedará sujeto a las reglas de este Convenio inclusive las relacionadas con los límites de responsabilidad.

También, en este protocolo se añaden cláusulas de exclusión de responsabilidad del transportista cuando la causa de la muerte o lesión del viajero sea por su propio estado de salud y no por culpa del transportista. Con respecto al equipaje se propiciaron dos cambios: a) el transportista no será responsable por el daño al equipaje o mercancía cuando el mismo se deba exclusivamente a la naturaleza del propio equipaje o mercancía; y b) se considera “equipaje” tanto al equipaje facturado como a los objetos que lleve el pasajero en su custodia. Se modificaron asimismo los valores relativos de los límites de responsabilidad (art 22).

²⁰ Si bien la República Argentina no ha ratificado la Convención Guatemala de 1971, los 4 Protocolos de Montreal 1975 se han ratificado por medio de la ley Nº . 23.556. En el Artículo 7 inc.2. del Protocolo 3 dice: “La ratificación del Presente Protocolo por un Estado que no sea parte en el Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 o por un Estado que no sea parte en el **Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971** implica la adhesión a la Convención de Varsovia, modificada en La Haya en 1955, en la Ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo de Montreal de 1975.”

Como mencionara el Dr. Eduardo T. Cosentino²¹ *“...el protocolo de Guatemala obtuvo escasas ratificaciones y por ello se acentuó la crisis en el seno de la regulación en el campo del transporte aéreo...”* *“...esta crisis fue marcada por las circunstancias de las condiciones monetarias del mundo a partir de que Estados Unidos en agosto de 1971 declaró la inconvertibilidad del oro...”* lo que será encauzado a partir de 1975.

II.6.- Efectivamente, en septiembre de 1975 se discuten y aprueban en la Ciudad de Montreal²², Canadá, 4 Protocolos Adicionales al Convenio de Varsovia de 1929 (modif. por La Haya 1955). Los primeros tres Protocolos básicamente modificaban el artículo 22 al incorporar en reemplazo de los francos Poincaré una nueva moneda para fijar los límites de responsabilidad. Nacen así los “Derechos Especiales de Giro” (DEG), la cual representa una unidad de cuenta monetaria definida por el Fondo Monetario Internacional.

Protocolo Adicional N° 1: Este protocolo se aplica a aquellos estados que hayan ratificado Varsovia de 1929 pero no lo hicieron con La Haya 1955. Reconoce como límites; a) Por daños corporales o muerte del pasajero es de 8.300 D.E.G.; b) Por daños a equipaje de bodega o mercancías es de 17 D.E.G. por kilogramo declarado en el talón de equipaje o carta de porte.; c) Por daños a equipaje de mano es de 332 D.E.G. por pasajero.

Protocolo Adicional N° 2: Este protocolo se aplica a aquellos estados que hayan ratificado Varsovia de 1929 y también La Haya 1955. Tiene efecto para aquellos estados que hayan ratificado la convención de Guadalajara de 1961 en lo que respecta a sus referencias a Varsovia de 1929. Recordemos que Argentina no es país ratificante de Guadalajara 1961. Como dato ilustrativo, podemos decir que Guadalajara separó las figuras del transportista contractual y efectivo. Reconoce los siguientes límites que duplican los indicado en el Protocolo N° 1; a) Por daños corporales o muerte del pasajero es de 16.600 D.E.G.; b) Por daños a equipaje de bodega o mercancías es de 17 D.E.G. por kilogramo declarado en el talón de equipaje o carta de porte.; c) Por daños a equipaje de mano es de 332 D.E.G. por pasajero.

²¹ Seminario relativo al convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional de Montreal de 1999, recientemente ratificado por la República Argentina - 7 de Mayo de 1999 en el Departamento de Derecho Económico y Empresarial - Facultad de Derecho - UBA

²² Los 3 Protocolos Adicionales Nros 1, 2 y 3 y el Protocolo de Montreal Número 4 fueron aprobados por la Ley 23.556, promulgada por el Decreto 716/88 del 9 de Junio de 1988 (B.O 12/7/88)

Protocolo Adicional N° 3: Este protocolo se aplica a aquellos estados que hayan ratificado Varsovia de 1929 y también La Haya 1955. Tiene efecto para aquellos estados que hayan ratificado la convención de Guatemala de 1971 y/o Guadalajara 1961 en lo que respecta a sus referencias a Varsovia de 1929. Recordemos que Argentina no es país ratificante de Guatemala 1971. Como dato ilustrativo, podemos decir que Guatemala establece la responsabilidad objetiva del transportista; mantiene la moneda del franco Poincaré y establece un límite cuantitativo total e infranqueable para los daños producidos por una aeronave. Agrega el límite de indemnización por retraso y unifica el límite para ambos equipajes, prescindiendo del peso y limitándose por pasajero. Reconoce los siguientes límites; a) Por daños corporales o muerte del pasajero es de 100.000 D.E.G.. Por el total de las indemnizaciones.; b) Por retraso en el transporte de pasajeros es de 4.150 D.E.G. por pasajero.; c) Por daños a mercancías es de 17 D.E.G. por kilogramo declarado en la carta de porte.; d) Por daños a equipaje de mano y en bodega es de 1.000 D.E.G. por pasajero.

Protocolo de Montreal N° 4

Presenta una nota fundamental al introducir el principio de “responsabilidad objetiva” del transportador en relación a las mercancías, lo cual establece su responsabilidad por los daños independientemente de la culpa.

II.7.- El 28 de Mayo de 1999 la Conferencia Diplomática de Plenipotenciarios convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convenio de Montreal).²³

Como su nombre lo indica, el Convenio de Montreal armoniza ciertas reglas que regulan la responsabilidad contractual del transportista aéreo con respecto al pasajero y al expedidor de cargas.²⁴

El Convenio comenzó a regir el 14 de Febrero de 2010²⁵ para los vuelos entre la República Argentina y los demás países parte del mismo, y como señala Carlos Vasallo²⁶

²³ Ver OACI Doc. 9740, Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de Mayo de 1999 (Convenio de Montreal).

²⁴ “El Convenio de Montreal de 1999: Reglas Básicas del Contrato de Transporte Aéreo Internacional” - Piera, Alejandro - Asunción - Paraguay - Abril de 2013

²⁵ El 3 de Diciembre de 2008 el Congreso de la Nación sancionó la Ley 26.451 (B.O. del 13/1/2009) y fue depositado en la OACI el 16 de Diciembre de 2009 por lo que transcurridos los plazos previstos, es vinculante a partir del 14 de Febrero de 2010.

²⁶ Vasallo, Carlos M - “Transporte Aéreo de Pasajeros, de Carga y de Equipajes en la Convención de Montreal de 1999” - Artículo publicado en la Revista “Ateneo del Transporte” N° 53, págs. 75 a 81.

“... los países que integran el Sistema de Montreal/201999 son fundamentalmente los de la CEE, EUA y los demás listados en adjunto, que conforman más del 90% de la aeronavegación comercial mundial.”

Sin embargo, al no haber denunciado nuestro país el Convenio de Varsovia, sus disposiciones son aplicables solo en la medida en que sean compatibles con las del Convenio de Montreal que prevalece sobre cualquier otra norma (art 55 del Convenio de Montreal)²⁷

Lógicamente, el principal objetivo del Convenio fue actualizar y unificar el Sistema Varsovia 29- La Haya 55- Montreal 75) incorporando novedades como la extensión de la aplicación del convenio a los transportes realizados por el estado; la revisión de los montos indemnizatorios cada 5 años; la inclusión de la figura del transportista contractual, diferente al transportista de hecho y la obligación del transportista de tener una cobertura de seguro por su responsabilidad.²⁸

A su vez, introduce una significativa simplificación en los requisitos formales que deben obrar en los documentos que evidencian el contrato de transporte: pasaje aéreo (passenger ticket), talón de identificación del equipaje (baggage check) y la carta de porte aéreo (air waybill o guía aérea). Éste únicamente exige que los documentos identifiquen los puntos de partida, destino y por lo menos una escala, en el caso que se hayan previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado.²⁹

Asimismo, establece un esquema mixto de responsabilidad del transportista en el caso del daño causado al pasajero por muerte o lesión corporal por la sola razón 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 y desembarque.

En una primera etapa el transportista asume una responsabilidad objetiva hasta la suma 113.100 Derechos Especiales de Giro (DEG). La única defensa que podría alegar sería la culpa contributiva de la víctima. En una segunda etapa, en el caso que los daños que

²⁷ Causa N° 9321/11/CA 1 “Lorenzi Maria de los Ángeles y otros c/ Andes Lineas Aereas S.A. s/ pérdida/daño de equipaje” -

²⁸ Opina la Dra. Griselda D. Capaldo, que “...en rigor, el transporte realizado por el Estado ya estaba regulado por Varsovia de 1929 respecto de aquellos Estados que no formularon reserva a su Protocolo Adicional al art. 2, cómo fue el caso de nuestro país...”

²⁹ “...La falta de cumplimiento de estos requisitos no invalida la existencia ni la validez del contrato de transporte, quedando, éste sujeto a las reglas relativas a los límites de responsabilidad. Esto contrasta diametralmente con el marcado apego formalista pregonado por el Convenio de Varsovia, en el cual la ausencia de los requisitos formales impedía la aplicación de las reglas relativas a los límites de responsabilidad. Este rigorismo innecesario pasó a constituirse en un impedimento para la implementación de iniciativas tendientes a facilitar y fomentar el desarrollo de la aviación comercial. Las reglas del Convenio de Montreal, por otro lado, brindan el marco jurídico adecuado para que las líneas aéreas lleven adelante ese tipo de iniciativas como lo serían los boletos electrónicos, talones de equipajes con tarjetas de radio frecuencia (radio-frequency identification bag tags) y guías aéreas electrónicas. La primera iniciativa elimina la necesidad de contar con los cupones de boletos tradicionales, lo cual permite una disminución de los costos de distribución del transportista. La segunda permite la utilización de un chip que facilita la ubicación del equipaje del pasajero. Por último, la tercera elimina el interminable número de copias físicas que en la actualidad requiere el formato tradicional de las guías aéreas...” Píera, Alejandro - Op citada

sufriera el pasajero excedieran dicho importe, el transportista solamente podrá ampararse en el límite de responsabilidad si prueba en sede judicial que el daño se debió a la culpa concurrente del pasajero o que el daño no se debió a la negligencia u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes. (Art. 17)

La responsabilidad al pasajero es integral (CAPALDO, 2017:152)³⁰

En el caso de daños causados por destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado, la responsabilidad del transportista se encuentra limitada a la suma de 1.131 DEG por pasajero. Esta solución brindada por el Convenio de Montreal resulta mucho más beneficiosa que la pregonada en el Sistema de Varsovia, en el cual los montos de los límites estaban atados al peso del equipaje. Recordemos que en el Convenio de Varsovia la responsabilidad del transportista por el equipaje estaba limitada a 125 francos Poincaré por kilo. Esta cifra fue incrementada a 250 francos Poincaré por el Protocolo de la Haya de 1955.

Como requisito de admisibilidad el pax debe formular su “protesto” o reclamo dentro de los siete días de la entrega del equipaje. Este protesto se configura con el formulario de reclamo P.I.R.³¹ efectuado en las oficinas de reclamos de la aerolínea antes de dejar el aeropuerto. Si se retirara del aeropuerto e hiciera el reclamo dentro de los 7 días previstos en el CM/201999, será a su cargo la difícil prueba de la llegada de su equipaje “con novedad” acaecida durante el transporte aéreo.³²

El Convenio de Montreal también reconoce de manera expresa la responsabilidad del transportista por el daño ocasionado por retrasos en el transporte de pasajeros, equipaje o carga. Este reconocimiento constituye toda una novedad ya que no se encontraba presente en forma expresa en el Convenio de Varsovia de 1929 ni en el Protocolo de la Haya de 1955.³³ El Convenio de Montreal establece en este sentido que la responsabilidad se encuentra limitada a 4.694 DEG. Si el daño fuera el resultado de una acción u omisión del transportista, o la de sus dependientes o agentes, llevado a cabo con intención o temeridad, el transportista no podría beneficiarse con los límites de responsabilidad para el equipaje ni para los retrasos. Ahora bien, obviamente no todos

³⁰ “..El convenio de Montreal de 1999 siguiendo las pautas del Acuerdo Interlineal Japonés de 1992, consagra un sistema de responsabilidad en dos capas: hasta cierta suma de dinero (100.000 DEGs originalmente) la responsabilidad del transportador es objetiva fundada en el riesgo. Por encima de esa cifra es subjetiva fundada en la culpa. Por ende, la opción que ejerza el pasajero en función de la indemnización que reclama tiene consecuencias sobre el sistema de responsabilidad y exoneraciones aplicable..” Capaldo, Griselda - Op citada - Nota a pie de pag. N° 152

³¹ PIR: Property Irregularity Report. Declaración de Reclamo.

³² Vasallo, Carlos M. - op citada, pág 78

³³ La Dra. Griselda Capaldo al analizar el instrumento, observa que “... lo que constituye una novedad es que el Convenio estipule el quantum máximo de indemnización a recibir por el pasajero en caso de retraso. Ese límite no estaba previsto en el sistema Varsovia, por lo que alguna doctrina y jurisprudencia interpretó que no estaba sujeto a límite cuantitativo alguno...”

los casos de retraso son fuente de daños y perjuicios en tanto existen situaciones generadas por razones de fuerza mayor, caso fortuito o actos de guerra, como es el caso de las condiciones climáticas, cenizas volcánicas y los riesgos propios de la aeronavegación, como deficiencias técnicas de la aeronave o de la infraestructura aeronáutica, e incluso situaciones violentas como el secuestro de la aeronave, que escapan a la voluntad del transportista. Estas situaciones que no son imputables al transportista deberán ser soportadas por el pasajero. En efecto, el artículo 19 del Convenio de Montreal establece que el transportista podrá eximirse de la responsabilidad emergente de los daños producidos por el retraso cuando demuestre que él o sus dependientes han tomado las medidas necesarias para evitar el daño o cuando haya sido imposible adoptarlas.³⁴

En cuanto al retraso en la entrega del equipaje facturado, resulta condición fundamental del contrato de equipaje que se transporte en la misma aeronave que el pax, salvo cuando su equipaje registrara exceso de peso, caso en el cual el transportador podrá conducirlo, a ese exceso, en otro vuelo por cuestiones operativas. El retraso mayor a 21 días pasa a considerarse extravío o pérdida total y se indemnizará bajo sus normativas.

Como señala Vasallo, *“...El tipo de responsabilidad en el retraso es del tipo subjetivo - responde el transportador sólo por su culpa- pudiendo el porteador eximirse de indemnizar por caso fortuito o fuerza mayor. La acción por daños causados por el retraso del equipaje exige la interposición del “protesto” o reclamo documentado dentro del plazo de 21 días de entregado el mismo. El equipaje puede haberse recibido en perfecto estado pero la tardanza haber provocado daño indemnizable que debe ser probado por el pax...”* (op citada, pp 78 III.I.II)³⁵

³⁴ “...Estas disposiciones otorgan al transportista una defensa ante los reclamos fundados en retrasos causados por situaciones extraordinarias que escapan la obligación de una debida diligencia en el cumplimiento de las prestaciones. Si tenemos en cuenta de que para acceder a esta exoneración el transportista deberá demostrar que “ha tomado todas las medidas necesarias”, ante el cierre temporal del Aeropuerto por razones climáticas, el transportista deberá realizar la prestación inmediatamente después de que se restablezcan las condiciones, de otra manera, ante el reclamo de los pasajeros, el tribunal podría interpretar que el transportista no ha tomado las providencias necesarias y por lo tanto establecer que no se dan los presupuestos de exoneración establecidos en el Convenio. Nótese además que la carga de la prueba, recaerá siempre en el transportista en tanto que de acuerdo al sistema de imputación de la responsabilidad establecida en los instrumentos que regulan la actividad aeronáutica siempre será presumida su responsabilidad. Es decir, será responsabilidad del transportista el de demostrar que ha tomado todas las medidas para evitar el daño...” Piera, Alejandro -op citada.

³⁵ Como comenta la Dra. Capaldo, *“...strictu sensu, la expresión “medidas necesarias” utilizados por Varsovia y por Montreal no equivale al concepto común de “caso fortuito” ni el de “fuerza mayor”, por cuanto en caso contrario, el transportador tendría que probar, a fin de lograr la liberación de su responsabilidad, que el daño fue originado por un acontecimiento imprevisible, irresistible e inimputable, en oposición de los propósitos perseguidos por los redactores del Convenio, que fueron los de eximir de responsabilidad al transportador que haya realizado todas las diligencias normalmente requeridas para asegurar el fiel cumplimiento de las obligaciones que el contrato de transporte puso a su cargo. En rigor, la jurisprudencia más rancia es reluctante exonerar de responsabilidad al transportador aéreo por caso fortuito...”*

III.- Análisis comparativo sobre algunos casos relativos al reclamo por daños causados por destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado y las respectivas resoluciones judiciales.

Al inicio de este trabajo y con la intención que me propuse de analizar diferentes fallos judiciales que involucran la aplicación de las normas de derecho interno y los convenios internacionales tuve oportunidad de revisar más de 20 casos en los cuales los tribunales actuantes se han definido frente a las situaciones de reclamo que se plantean. No existe homogeneidad en las decisiones ya que si bien, los distintos análisis de aspectos diferenciales tanto de los hechos, como de la prueba o del derecho aplicable encuentran debida justificación, sorprenden algunos casos por la facilidad con que se aceptan o se rechazan las acciones interpuestas. En otros, más allá de compartir o no la decisión, constituyen verdaderas piezas de ingeniería jurídica.

Para ello he tomado como base de análisis los aspectos referidos a la responsabilidad del transportador en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes de acuerdo a lo que establecen el Convenio de Varsovia de 1929 (Sistema de Varsovia) y el Convenio de Montreal de 1999 y las acciones de reclamación que promueven los pasajeros frente a esta situación de hecho para finalmente, luego de fracasadas las acciones de índole administrativa quedan libradas a la acción judicial de daños

III.1.- El primer caso se refiere a la Causa “**Lorenzi María de los Ángeles y otros c/ Andes Líneas Aéreas S.A. s/ pérdida/daño de equipaje**”³⁶ que fue resuelto por la sala III de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal con voto del doctor Guillermo Alberto Antelo.

La sentencia fue dictada en la Ciudad de Buenos Aires el 18 de noviembre de 2016 y trata sobre el reclamo iniciado por María de los Ángeles Lorenzi y Marina Jessica Guacci, esta última por derecho propio y en representación de su hija menor de edad, que reclaman a la empresa Andes Líneas Aéreas, el transportador, una suma en concepto de resarcimiento por la de pérdida de equipaje que le imputaron a la demandada en el marco del contrato de transporte aéreo.

La empresa Andes contestó la demanda limitándose a negar la versión de los hechos sin dar una versión propia de los mismos.³⁷

³⁶ Causa N° 9321/11/CA1 “Lorenzi María de los Ángeles y otros c/ Andes Líneas Aéreas SA s/ pérdida/daño de equipaje.

³⁷ El Juez objeta la actitud y sostiene que “..no cumplió con la carga que le impone el artículo 357 del Código Procesal..” Pero el cuestionamiento es aún mayor al afirmar que “.. La rutina curial que observan algunos demandados basada en la pasividad y en el

El juez de Primera Instancia rechazó la demanda ya que entendió que las actoras no habían probado la pérdida del equipaje y que por ende no correspondía responsabilizar a la línea aérea por un daño inexistente. Contra dicha sentencia apela la parte actora argumentando que existían en la causa suficientes elementos para acreditar el perjuicio experimentado.

El caso, de acuerdo al relato de las mismas, tuvo su origen en la contratación al operador de turismo Asatej de los servicios de transporte y hotelería relativos a un viaje a la ciudad de Buzios en Brasil que debían iniciar el 5 de febrero de 2011 con regreso el 11 del mismo mes. El paquete incluía los pasajes a través de Andes Líneas Aéreas.

El viaje se produjo en el vuelo 570 de la empresa demandada, despachando una única valija, y al llegar al aeropuerto de destino comprobaron que la valija no había arribado por lo cual reclamó sin éxito, dejando una nota escrita al gerente de operaciones del aeropuerto en el cual detallaron el nombre de la señora Guacci, el número de vuelo, el equipaje y el hotel en el cual se habrían de hospedar.

Dado que la valija nunca apareció, el 21 de marzo remitieron una carta documento a la aerolínea atribuyéndole responsabilidad por el hecho e intimando a que diera una rápida solución. La carta nunca fue respondida por la empresa Andes lo que motivó el inicio de juicio.

1) La prueba acompañada en la demanda consistió en el “boarding pass” de cada pasajera con los datos relacionados con el vuelo de ida a Brasil; la carta documento enviada a la aerolínea y sumado el hecho de que la empresa Andes no dio ningún dato sobre el formato de los billetes que emite en sus viajes, el Tribunal tuvo por acreditado el contrato de transporte aéreo internacional entre las demandantes y la citada firma demandada.

2) Posteriormente el Juez analiza las normas que han de aplicarse al contrato dado que según se desprende de los boletos atribuidos a la empresa demandada, los mismos se rigen por el Convenio de Varsovia sin perjuicio de lo cual y dado que a la fecha en que se habrían producido los hechos también se encontraba vigente el Convenio de Montreal de 1999.

Como señala el magistrado, al no haber denunciado nuestro país el Convenio de Varsovia sus disposiciones son aplicables sólo en la medida en que sean compatibles con las del

Convenio de Montreal que prevalece sobre cualquier otra norma, lo que obliga a señalar las coincidencias y divergencias que existen entre los textos de uno y otro Tratado según los casos.

Sin embargo y en cuanto al tema en discusión ambos Convenios establecen la obligación del porteador de emitir la documentación relativa al equipaje registrado por el pasajero y la consiguiente responsabilidad que le cabe por su destrucción pérdida o avería.³⁸

3) El juez destaca que la actora aportó la constancia de identificación relativa a la valija que afirmó haber despachado y el hecho de que la demandante cuente con dicha constancia hace presumir que las pertenencias identificadas y registradas en las oficinas de la aerolínea y que se encontraban en la valija, no le fueron devueltas.³⁹

Como señalamos previamente, la actora presentó una nota en el aeropuerto de Brasil que se considera como “protesta” por lo que el juez concluye que la empresa Andes incumplió el contrato con relación a equipaje despachado.⁴⁰

4) A continuación el Magistrado examina la defensa de falta de legitimación pasiva opuesta por la empresa demandada sobre la base de que el contrato se habría celebrado entre un operador turístico y la actora sin su intervención por lo que los efectos de dicho acuerdo le son ajenos, argumentos que son rechazados a la luz de los Convenios que se aplican ya que ninguno dispensa al transportador “de hecho” de la responsabilidad que le incumbe por la pérdida de equipaje registrado, sumado al hecho que en la actualidad el encauzamiento de la demanda turística por intermediarios constituye una práctica corriente en la que el operador actúa como mandatario del particular quién por lo tanto está legitimado para reclamarle directamente al transportador el cumplimiento de las prestaciones comprometidas

5) Al analizar la invocación que efectúa la demandada respecto del incumplimiento de los requisitos previstos en los Convenios relativos a los plazos de interposición de la “protesta”⁴¹ el Juez argumenta para rechazar el tema que la misma se justifica en el caso de avería de la carga, pero no en el caso de pérdida o destrucción del equipaje, en la medida que el acto de protesta tiene la finalidad de garantizar la seguridad jurídica liberando al transportista de futuros reclamos basados en hechos de difícil comprobación, aspecto que en este caso nada aporta ya que la pérdida del equipaje registrado es un

³⁸ (arts. 4 y 18 del Convenio de Varsovia y art. 3.3. y 17.2 del Convenio de Montreal)

³⁹ (art. 18 del Convenio de Varsovia y art. 17.2 del Convenio de Montreal)

⁴⁰ Como la misma relata (cita del fallo III.1) la nota con los datos y señas fue dejada al gerente de operaciones del aeropuerto de Cabo Frio (funcionario brasileño).

⁴¹ Arts 26 inc 2 y 4 del Convenio de Varsovia fijan el plazo de 14 días dentro del cual se debe efectuar el reclamo en caso de retraso, pérdida o extravío, lo que el art. 31. 2 del Convenio de Montreal amplía hasta los 21 días.

hecho comprobable por la aerolínea inmediatamente después de concluida la etapa del viaje. En definitiva la constancia del extravío de la valija está acreditada.

6) Posteriormente se hace lugar al Daño Patrimonial por los gastos que las actoras debieron incurrir ante la falta de equipaje y también al Daño Moral en la medida en que de acuerdo a jurisprudencia del fuero esta categoría de daño no está excluida de la reparación.

7) En cuanto a la solicitud de aplicación del denominado Daño Punitivo, el Juez analiza los extremos contenidos en la Ley de Defensa del Consumidor⁴² y concluye que si bien la misma autoriza la imposición de sanciones por la inobservancia de las obligaciones legales o contractuales por parte del proveedor, no cualquier falta las justifica ya que de lo contrario corresponde aplicar dicha sanción cada vez que se pruebe el incumplimiento del contrato es decir, siempre.

8) Por último aplica intereses desde el día en que el equipaje debió ser entregado hasta el efectivo pago y aclara que el capital de la condena queda sujeto al límite de responsabilidad previsto en el convenio de Montreal, no así los intereses de acuerdo a lo indicado en el mismo cuerpo legal.⁴³

III.2.- El siguiente caso se refiere a los autos caratulados **“Athanassopoulos, Jorge Miguel c/ American Airlines s/ pérdida/ daño de equipaje”⁴⁴**, que fue resuelto en Noviembre de 2013 por la Cámara Nacional en lo Civil y Comercial Federal Sala 1 con el voto del Doctor Ricardo Víctor Guarinoni.

El Juez de Primera Instancia hizo lugar a la demanda interpuesta por los actores Athanassopoulos y Calvo y condenó a la demandada a abonar la indemnización derivada del daño material y moral que fue ocasionado por el extravío de dos valijas.

1) Se tuvo por acreditado que las partes se encontraban vinculadas por un contrato de transporte aéreo y que en uno de los tramos ocurridos entre la ciudad de Phoenix y Miami dos de las cuatro valijas que formaban parte del equipaje fueron extraviadas por lo que la controversia se limita a la existencia y magnitud de los daños reclamados, que por lo general presenta limitaciones en tanto resulta difícil acreditar el contenido de las valijas por lo que para determinar el monto indemnizatorio en concepto de daño material se tuvo

⁴² Ley 24.240 Defensa del Consumidor - Sancionada el 22 de Setiembre de 1993 y Ley 26.361 modifica la Ley de Defensa del Consumidor - Sancionada el 12 de Marzo de 2008.

⁴³ Arts. 17.2 y 17.6 del Convenio de Montreal

⁴⁴CNCiv y Com Fed, sala I, 28/11/13, Athanassopoulos, Jorge Miguel c. American Airlines s. pérdida/daño de equipaje.

en consideración las características personales de los accionantes así como el tiempo de duración de la estadía.

2) Por último, estableció que el caso debía ser considerado a la luz del Convenio de Varsovia- La Haya y los Protocolos Adicionales de Montreal 1975, vigentes para las partes al momento del hecho.⁴⁵

Asimismo se tomó en cuenta que la empresa demandada se allanó parcialmente al reclamo en base al tope indemnizatorio establecido en los convenios pero cuestionó la versión respecto al peso real de las valijas que de acuerdo a los actores eran de 56 kilos.

3) Apelan ambas partes; en el caso de los actores respecto del monto de los daños por entender que los mismos son exiguos y además cuestionan la aplicación de los límites de responsabilidad establecidos por los Convenios del Sistema de Varsovia, específicamente el relativo al daño moral que argumentan se encontraría fuera de alcance de las sumas que las normas internacionales aplican al caso.

4) Por su parte la empresa demandada se agravia, al igual que la parte actora, por la aplicación por parte del Juez de primera instancia de la doctrina de las cargas dinámicas probatorias sobre la base de que parte se encuentra en mejores condiciones de probar los hechos que alega, en el caso, el peso de las valijas y por lo tanto el daño acaecido.

5) El Tribunal señala que se ocupará únicamente de los aspectos decisivos y conducentes para la solución del caso independientemente de los argumentos que las partes han desarrollado⁴⁶ tratando en primer lugar la cuestión referida a los límites indemnizatorios cuestionados por la actora, aspecto que es rechazado en la medida en que como tiene resuelto la Corte Suprema de Justicia, dicho límite de responsabilidad corresponde a la suma máxima que el transportador está obligado a pagar conforme lo dispone el artículo 22 y no discrimina la naturaleza del daño⁴⁷

6) Por otra parte, el Tribunal reconoce tanto el daño material como el daño moral otorgados en la instancia anterior y justifica la aplicación de la doctrina de las cargas probatorias dinámicas⁴⁸ indicando qué debe ser el juez quien considera que quién estaba

⁴⁵ art. 22, inc. b), del Convenio de Varsovia-La Haya, modificado por los protocolos Adicionales de Montreal de 1975 aprobados por la ley 23.556.

⁴⁶ La Corte Suprema de Justicia ha calificado el método de razonable (doctrina de Fallos: 278:271; 291:390; 294:466 entre otros) y que, en materia de selección y valoración de la prueba tiene específico sustento normativo en el art. 386, segunda parte, Código Procesal (confr. esta Cámara, Sala I, causa N° 4941/04 del 24/05/07; Sala II causas N° 748/02 del 02/07/08; entre otras).

⁴⁷ El tema ha sido resuelto por la Corte Suprema de Justicia en el precedente de Fallos: 325:2567 [Álvarez, Hilda N. c. British Airways], donde juzgó que el límite de responsabilidad aludido marca la suma máxima que el transportador aéreo está obligado a pagar en un supuesto como el del sub examine, y, ciertamente, el art. 22 de la convención, no discrimina por razón de la naturaleza del daño. Es decir, tanto las sumas correspondientes al resarcimiento del daño patrimonial, como del extrapatrimonial, están alcanzadas por el tope indicado (cita del fallo)

⁴⁸ La doctrina de las cargas probatorias dinámicas se opone de alguna manera al principio de que quien invoca ciertos hechos como fundamento de su pretensión tiene la carga de acreditarlos (art. 377 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación), y si no logra

en mejores condiciones de probar y no lo hizo asume con su pasividad el resultado de la acción máxime cuando no se trata de vulnerar el derecho de defensa.⁴⁹

7) En conclusión y dado que la diferencia entre lo que sostiene la actora, es decir 56 kilos y lo que reconoce la demandada, 46 kilos el Tribunal entiende que de haber sido en la forma indicada por los demandantes, extremo al que en primera instancia se hizo lugar, la diferencia en el peso de 10 kg constituirá un exceso de equipaje que la actora debió haber abonado con lo que tendría un elemento de justificación para acreditarlo.

En consecuencia, se confirma la Sentencia de Primera Instancia, pero se modifican los montos adecuándolos al peso conformado de las valijas.

III.3.- El tercer caso corresponde a los autos caratulados **“El Hares, Oscar Ismael c/ Iberia Líneas Aéreas de España s/ pérdida/ daño de equipaje”**⁵⁰ y fue resuelto en abril de 2014 por la Cámara Nacional en lo Civil y Comercial Federal Sala 2 con el voto de la doctora Graciela Medina.

De acuerdo a lo relatado por el actor en la demanda, el mismo contrato con Iberia un itinerario completo de viaje por Europa incluyendo el trayecto Roma París cuyo traslado fue efectuado por la empresa Vueling Airlines SA y al arribar al aeropuerto francés de Orly comprobó la ausencia de su valija por lo que realizó un reclamo cuya prueba adjunta.

1) Luego de efectuado el infructuoso reclamo a Iberia, inicia el juicio para lo cual solicita la indemnización de 1131 (DEG) Derechos Especiales de Giro conforme lo dispuesto por el convenio de Montreal de 1999 aplicable al caso⁵¹, y así mismo reclama el reembolso de los gastos efectuados y el reconocimiento del daño moral.

La empresa Iberia negó la pérdida denunciada y solicitó que para el caso y hacerse lugar a la acción se aplicará en un todo los límites de responsabilidad previstos en el convenio de Montreal de 1999.

2) La demanda fue rechazada en Primera Instancia al no haberse acreditado suficientemente el extravío de la valija, lo cual lógicamente trajo aparejado el rechazo del resto del paquete indemnizatorio solicitado, lo que fue apelado por la parte actora únicamente.

cumplir con esa carga mediante la actividad probatoria desarrollada durante el juicio, corre el riesgo de que su acción sea rechazada Fallos 331:881.

⁴⁹ No debe perderse de vista que se trata de una situación extraordinaria y de aplicación restrictiva porque transgredir los principios positivos de la carga probatoria, puede derivar en una vulneración del debido derecho de defensa. De allí la relevancia, cabe agregar en esta instancia, de la fijación oportuna por parte del magistrado, de los hechos articulados que resultan conducentes a la decisión del juicio, sobre los cuales debe versar la prueba en los términos del inciso 3) del artículo 360 del ritual. (cita del fallo)

⁵⁰ CNCiv. y Com. Fed., sala II, 23/04/14, El Hares, Oscar Ismael c. Iberia Líneas Aéreas de España s. pérdida/daño de equipaje.

⁵¹ Convenio de Montreal de 1999, modificado en el año 2009 por IATA, que elevó hasta 1131 Derechos Especiales de Giro, los originales 1000 DEG, como límite indemnizatorio en caso de pérdida o destrucción de equipaje.

3) El tribunal ha tenido como probado la existencia de un contrato de transporte internacional así como el despacho de equipaje facturado. Sin embargo la nota que el actor justifica como su reclamo/protesta y que la compañía ha desconocido en cuanto a su autenticidad y recepción, imponía la necesidad de que el actor incrementara su labor tendiente a probar efectivamente que la misma cumplía con los extremos previstos para la protesta, de acuerdo a las normas en vigencia. Sin embargo, de acuerdo a lo que entiende el tribunal, el mismo consistiría en un formulario que entregó alguien en el aeropuerto a la esposa del actor con las instrucciones para efectuar el debido reclamo, la cual además está escrita en idioma francés y no fue traducida al español. Esta particular situación fue suplida por el juez traduciendo “per se”, para concluir que dicho formulario sería un informe o instructivo sobre cómo formular la protesta, que no constituye un reclamo y que no implica ninguna responsabilidad para el transportador.⁵²

Finalmente y por los mismos motivos que el Juez de primera instancia, el tribunal de alzada confirmó el rechazo de la demanda.

III.4.- El último caso que he querido transcribir refiere a la sentencia de Primera Instancia dictada por el Juzgado en lo Civil y Comercial Federal N° 3, en los autos caratulados **“Mazucca Roberto Gabriel y otro c/ Cubana de Aviación s/ pérdida/ daño de equipaje”**⁵³, del mes de Diciembre de 2014.

De acuerdo a lo relatado por la actora, los mismos efectuaron un viaje de placer por Cuba durante 2 semanas y abordaron el vuelo CU 1360 el 18 de abril de 2011 partiendo de La Habana hacia Buenos Aires con dos valijas y un carrito perteneciente a su hija menor y al arribar al destino detectaron la falta de una de dichas valijas, por lo que efectuaron reclamo cuya constancia adjuntan a la causa.

1) La demanda fue contestada por la empresa transportadora Cubana de Aviación SA la que negó los aspectos argumentados por los actores, especialmente qué hubieran despachado dos valijas, que una no le fuera devuelta y que hubieran efectuado reclamos; indicando a su vez que el citado vuelo arribó a Ezeiza a las 2:00 de la mañana del día 19 de abril de 2011 y que no recibiera reclamo alguno, es decir la confección del PIR, por lo que opone la caducidad del derecho por falta de protesto.

⁵² “...el demandante debió instrumentar los medios necesarios y pertinentes para acreditar los extremos negados. Y en ese sentido la jurisprudencia del Tribunal ha sido constante en considerar a la protesta como la inequívoca expresión de reclamo formulada por escrito por el reclamante -en los plazos previstos- que requiere, indudablemente, su recepción por parte del transportista...” (cita de fallo)

⁵³ Expte. n° 1658/2012 - Juzgado C y Com Fed N° 3, Sec. n° 6.- “MAZZUCA ROBERTO GABRIEL Y OTROS c/ CUBANA DE AVIACION s/ PÉRDIDA/DAÑO DE EQUIPAJE”

2) La constancia que los actores acompañan como reclamo es una nota efectuada a la Administración Nacional de Aviación Civil, ANAC⁵⁴ y no consta en los registros de la empresa aerocomercial que se hubiera efectuado reclamo alguno ante ella.

3) El juez toma en cuenta y a fin de resolver el diferendo han de aplicarse las normas contenidas en el Convenio de Varsovia de 1929 y el Convenio de Montreal de 1999 señalando que de acuerdo al último de estos acuerdos, la recepción del equipaje sin protesta presume que los mismos fueron entregados en buen estado. Y que la falta de protesta dentro de los plazos establecidos liberan al transportador de su responsabilidad por tratarse de un plazo de caducidad y no de prescripción.⁵⁵

De esta forma al no haber demostrado el actor concretamente el haber efectuado el reclamo sólo corresponde el rechazo de la demanda.

IV.- Análisis de los fallos y breve examen comparativo.

Consideraré estos fallos judiciales, a pesar que en la selección podría haber insistido con otros temas o con otras Sentencias, fundamentalmente porque a partir de la lectura del primero de ellos, el caso “Lorenzi c/ Andes”, pude extraer una serie de conclusiones que bien podrían haber sido aplicados a los otros.-

Es interesante advertir en la citada causa, la predisposición del Tribunal a caracterizar el rol de cada parte en la instrumentación del proceso, considerando la actuación de cada una, la particular situación en que se encuentran inmersos en el proceso para fundamentar una carga probatoria que en muchos casos resulta de difícil gestión y por ende, de valoración.

Allí el rol del Juez, para indagar sobre la verdad. Como sostiene el Dr. Mario Masciotra⁵⁶ *“... El ejercicio real y efectivo de los poderes-deberes que el ordenamiento procesal le confiere y le impone a los magistrados es uno de los presupuestos liminares para concretar el fin trascendente del proceso civil, que consiste en hacer justicia y brindar la tutela plena y efectiva que se demanda a la jurisdicción. El pleno cumplimiento de la aludida exigencia incidirá ostensiblemente en la sustanciación de un proceso justo, en el que se deben satisfacer fielmente los principios de contradicción o bilateralidad, igualdad*

⁵⁴www.anac.gov.ar/anac/web/index.php - Corresponde a la página web de la Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC, donde se indican los requisitos para la tramitación de los reclamos por . Sin embargo, textualmente indica en el primer punto, Cuando Reclamar? “..Si ha dirigido su reclamación o queja a una compañía aérea y transcurrido un tiempo prudencial no recibe contestación por parte de la misma, o no está de acuerdo con la respuesta obtenida, puede realizar su reclamo en la Administración Nacional de Aviación Civil...” lo que puede llamar a la confusión

⁵⁵ Art 26 inc 2 y 4 Convenio de Varsovia 1929 y art 31 inc 1 a 4 Convenio de Montreal 1999.

⁵⁶ Masciotra, Mario - Poderes-Deberes del Juez en el Proceso Civil - Editorial Astrea - 2014

de las partes, congruencia, intermediación, celeridad y economía procesal, que se materialicen los criterios de flexibilización de las formas, resultado útil de la jurisdicción y asimismo que se imponga el deber de colaboración de las partes, fundamentado en los principios de lealtad y buena fe procesal.....” (2014:19)

De esta forma, es inevitable que en el marco del proceso judicial, se susciten contradicciones entre los hechos reales, y la aplicación de las normas a la luz de la valoración de las conductas asumidas.

Esta apreciación se repite en el caso “Athanasopoulos c/American”, al fundamentar el tribunal el desarrollo de la etapa probatoria ⁵⁷ y que no acontece en el caso “El Hares c/ Iberia”, que condena el rechazo de la acción. Diferente es desde el punto de vista procesal el último caso que he citado, “Mazzuca C/ Cubana” en la medida que no existía ninguna posibilidad de desconocer requisitos y plazos que resultan taxativos, máxime, cuando a diferencia de los otros hechos, éste habría acontecido en Ezeiza, es decir, en el propio país, en el propio idioma, y con un plazo extenso para formular el reclamo formal.

Las principales notas del fallo con respecto al caso “Lorenzi” se sintetizan en primer lugar en que la presentante cuenta con el recibo de equipaje (talón) conforme al artículo 4 del Convenio de Varsovia, lo que de acuerdo al art 26, inc 1, sólo acredita que el mismo fue entregado en buen estado.

En segundo, la “nota”, asimilada a “protesta” fue dirigida al Gerente de Operaciones del Aeropuerto, es decir, un funcionario civil brasileño que no pertenece a la Aerolínea, con lo que se habría incumplido con el artículo 26 inc 2 del citado Convenio.

En tercer lugar, las actoras regresaron a Buenos Aires el 11 de Febrero, no consta que hubieran efectuado reclamo alguno, pero la Carta Documento la enviaron recién el 21 de Marzo, es decir, 40 días después. Debemos considerar en este sentido que el plazo de protesta es un plazo de caducidad y no un plazo de prescripción, como lo señala anteriormente en el caso “Mazzuca”⁵⁸

Lo que surge como incontrastable es que en el caso Lorenzi hubo pérdida de equipaje. Se trata de un daño para el cual el Convenio internacional no exige protesta. Por el principio

⁵⁷ En el marco del proceso es necesario un concepto de igualdad no formal que tome en cuenta la diversidad de situaciones y la desigualdad en la que se pueden encontrar las partes a fin de acreditar un extremo que invocan. El juez desempeña el papel de atemperador de las diferencias y desventajas que afrontan las partes. Las limitaciones fundadas en las condiciones de desigualdad se manifiestan tanto en las restricciones para acceder a la justicia como en los problemas que encuentran las partes al litigar, ya sea por el costo de llevar adelante determinadas pruebas o simplemente por estar colocadas en una objetiva desventaja. (fallo citado).

⁵⁸ En caso de retraso, la protesta deberá hacerla, a más tardar dentro de veintiún días a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición”. Y el inc. 4: “A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte”. En tal sentido, doctrina y jurisprudencia de la materia en estudio sostuvo que el plazo de protesta es un plazo de caducidad y no de prescripción (ver plenario de la CNCCFed. del 6/8/1991, en los autos “Ganadera Argentina S.A. c/ Aerolíneas Argentinas” y sus citas). (cita de fallo)

iura novit curia el juez debió mencionarlo, aun cuando no fuese invocado por la actora. Lo curioso de este caso es que el juez sí invoca dicho principio para aplicar un Convenio que no había sido invocado por la actora ni por la demandada: el convenio de Montreal de 1999. Considero que allí existiría un error de juicio lógico, ya que el billete de pasaje sólo aludía a la aplicación del Convenio de Varsovia.⁵⁹

Finalmente, y con relación a la Ley de Defensa del Consumidor, cuya solicitud de aplicación solicita la actora a los fines de una sanción punitiva, vale la pena señalar que de acuerdo al fallo, no se aplica porque se trata de una falta común en la relación contractual⁶⁰ y no porque de acuerdo a lo establecido en el Convenio de Montreal 1999, aplicable al caso, expresamente lo excluye (art 29)⁶¹ lo que obviamente podría significar que en otro caso sí se podría aplicar.

Este aspecto de la sentencia en el caso Lorenzi adolece en este sentido de otro error de criterio, pues la ley de Defensa del Consumidor excluye de sus términos al transporte aéreo de pasajeros, previendo sólo una aplicación subsidiaria en caso de que el asunto no estuviese reglado. Y no hay dudas de que está exhaustivamente regulado, tanto en el orden internacional como en el interno.

Nótese que tanto en el caso “El Hares”, como en el caso “Mazzuca”, el fundamento para el rechazo de la demanda está dada por no haberse acreditado el cumplimiento del reclamo formal de “protesto” frente al extravío de los respectivos equipajes.⁶²

Sin embargo, daría la impresión que en el primer caso, se habría efectuado un reclamo, ya que la constancia numerada acompañada y a la que en ambas instancias no se le atribuyó valor probatorio, constituye un acto intencional para requerir del transportador las medidas necesarias frente al extravío y este reclamo es debió haber sido suficiente, ya que al haber pérdida, no se exige protesta.

⁵⁹ En este instrumento internacional la responsabilidad por pérdida de equipaje se calcula a razón de 250 FP por kilo, mientras que en Montreal de 1999 se calcula en DEG 1131 por pasajero. Si se toma en cuenta el valor de la Onza Troy en el mercado internacional para entonces, resulta que por Varsovia tendría derecho a cobrar hasta u\$s 851 x kg de equipaje, mientras que por Montreal ese tope máximo sería de 1131 DEG calculados a razón de u\$s 1,60 por cada DEG. Doctrina y jurisprudencia coinciden en que cuando en el billete de pasaje se alude a un Convenio en virtud del cual al pasajero o al cargador le corresponde una indemnización mayor que la que resultaría de aplicarse el Convenio que efectivamente está vigente, debe interpretarse que el transportador decidió unilateralmente aumentar el monto de su responsabilidad ante el pasajero, lo que es absolutamente válido en los términos en que están redactados todos los convenios que rigen la responsabilidad del transportador aéreo.

⁶⁰ “..Considero que en esta causa, la conducta observada por la aerolínea no amerita la admisión de este rubro (esta Sala, causas N° 4439/13 del 9/08/2016, n° 4913/11 del 18/08/2016)..” (cita de fallo)

⁶¹ Artículo 29 - 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 límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte la cuestión de las personas que puedan iniciar las acciones y cuales son sus respectivos derechos. **En ninguna de esas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.** (la negrita me pertenece)

⁶² Como opina la Dra Griselda Capaldo, “...el caso E.H.O.I también gira en torno a la pérdida de una valija, extremo respecto del cual el Convenio de Montreal –al igual que los del sistema Varsovia- exigen al pasajero de presentar un “protesto”. Pero el preopinante nunca advierte este detalle....Adicionalmente, en el caso “Mazzuca” parece que la sentencia es dictada por un tribunal ordinario, y no por uno federal...”.

Diferente resulta en el caso “Mazzuca”, donde evidentemente no se formalizó el P.I.R., ya que como el mismo actor reconoce, el reclamo se formalizó en la ANAC , un ámbito administrativo y no a la empresa transportadora, en este caso, Cubana de Aviación.

Daría la impresión que existen similitudes y semejanzas entre el reclamo administrativo efectuado en el caso “Lorenzi” y el efectuado en el caso “Mazzuca”. Pero con resultados diferentes.- Y por qué no también, en el otro caso rechazado.

Sin embargo, también podría haberse dado el escenario contrario, que creo desde lo exclusivamente formal, por aplicación del marco jurídico que hemos descrito, sería seguramente el que hubiera correspondido, es decir, considerar como no presentada la protesta en la forma que fue requerida por la propia demandada, Andes Líneas Aéreas y por lo tanto, rechazar la demanda.

Quiero por último nuevamente citar al Profesor Masciotra con referencia al poder y al deber de los Jueces “... *actualmente el ordenamiento procesal en el ámbito nacional prescribe un vasto caudal de poderes-deberes expresos e implícitos, genéricos y específicos, tendientes a que el órgano jurisdiccional intervenga activamente en el proceso durante todo su iter, desde el inicio. En tal sentido, se analizan los poderes-deberes de los jueces consagrados en el referido cuerpo ritual, en el que se visualiza claramente su holgura y amplitud. En una concepción liberal-individualista, que coloca al proceso civil al servicio de las partes y al Estado como un tercero llamado a dirimir el conflicto, regido por un sistema dispositivo, se enarbola el modelo de la “neutralidad” del juez, relegado al rol de espectador pasivo, impasible e inerte no sólo para la conducción y ordenación de los trámites y la instrucción probatoria, sino aun por la atadura a las pruebas tasadas.*

Frente a esta postura, en la concepción publicista, que analiza la acción a partir de la jurisdicción y al proceso como un instrumento para la actuación del derecho objetivo, el juez participa activamente en el proceso y lo conduce, y cuenta con poderes en la formación del material de cognición y en el control de la conducta de las partes.

El juez debe dejar de ser un “convidado de piedra”, en palabras de MAURO CAPPELLETTI, para transformarse en verdadero y real “director del proceso”, asumiendo un rol protagónico, al conferírsele iniciativas probatorias, a fin de lograr la máxima eficacia en su función y que de él emane una decisión justa...”⁶³

⁶³ (op.citada, pág. 21)

Y sobre la base de esta reflexión, quiero detenerme en lo que considero el fundamento liminar del fallo “Lorenzi” sobre la que, de acuerdo a mi particular análisis, se asienta la Sentencia que revocó el rechazo del fallo de Primera Instancia, y que dice *“...Y no es lícito exigir nada más en casos como el de autos pues los turistas no viajan para interpretar tratados internacionales, ni para contratar notarios y especialistas en otro país que le permitan vencer las deficiencias organizativas de las aerolíneas que obstan a sus justos reclamos...”*⁶⁴

V.- Reflexiones finales.

En un interesante trabajo realizado por Andrea Barreiro y Karina Koulinka en el marco del Observatorio de Derecho del Turismo de la Facultad de Derecho de la UBA⁶⁵, se relevaron para el periodo 2014-2015 (último disponible) un total de 222 causas judiciales iniciadas por pasajeros contra empresas de transporte aéreo ante el Fuero en lo Civil y Comercial Federal, de las cuales el segundo lugar lo ocuparon los problemas relacionados con la pérdida, rotura o demora de equipajes, acaparando el 35,13 % de los reclamos por parte de viajeros.

En el mismo periodo de análisis, se dictaron 77 Sentencias pronunciamientos judiciales definitivos, entre los cuales se encuentran 7 Sentencias dictadas en Segunda Instancia. Sobre dicho total, en el 20% no se hizo lugar a la pretensión, manteniéndose la tendencia de años anteriores, en que ese porcentaje fue para el periodo 2009-2013 del 18%. En un análisis más exhaustivo que incluye los motivos de las resoluciones judiciales, 27 del total corresponden a problemas con el equipaje.

Podemos proyectar estos datos y solo a título comparativo, cotejarlos con la información que publica el Ministerio de Transporte de la Nación⁶⁶ sobre el total de pasajeros transportados en nuestro país durante los años 2015 a 2017 tanto para los vuelos de cabotaje como para los internacionales, que han llevado el total de 8,71 millones a 12,98 millones de pasajeros para los vuelos domésticos y de 9,64 millones a 14,74 millones de viajeros para los internacionales. Estamos hablando de cerca de 28 millones de pasajeros

⁶⁴ Cita del fallo Lorenzi c/ Andes - Item V , in fine

⁶⁵ Barreiro, Karina; Koulinka, Andrea - Relevamiento de los reclamos formales efectuados por los viajeros en la Ciudad de Buenos Aires - 2014-2015. Observatorio del Derecho del Turismo - Facultad de Derecho de la UBA

⁶⁶ Ministerio de Transporte de la Nación, en el marco del Plan “Revolución de los aviones” Publicación del 16 de Enero de 2018. Para el año 2015 se trasladaron 8,71 millones de pasajeros en vuelos de cabotaje, en 2016 se incrementó un 21% llegando a 11,03 millones y en 2017 un 15% más, arribando a 12,98 millones. En el ítem de vuelos internacionales, para el 2015 fueron 9,64 millones de pasajeros transportados, que se incrementó un 24% para el 2016 llegando a 12,68 millones y finalmente en el 2017, con un crecimiento del 14% a 14,74 millones de viajeros.-

transportados en el último año. Evidentemente, estamos muy lejos de los pocos casos que llegan a la necesidad de accionar judicialmente al fracasar la etapa administrativa de reclamo ante la propia compañía aerocomercial, que de acuerdo a publicaciones internacionales fue del 0,57% durante el año 2016.-

En efecto; en una publicación de la Revista Hosteltur⁶⁷, en su edición española, y tomando como fuente los datos de SITA WorldTracer, admite que en el marco de una fuerte expansión de las aerolíneas, las mismas han registrado su mejor desempeño en gestión de equipajes⁶⁸. Aun así, 2018 marcará una nueva era en la gestión de equipajes, por cuanto de acuerdo al mandato de las Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) a través de la vigencia de la Resolución 753, a partir de Junio de 2018 en que entrará en plena vigencia, se pondrá en marcha en rastreo digital de las piezas de equipaje desde su entrega en el counter hasta el final, cuando lo recibe en la cinta el pasajero.⁶⁹

No cabe duda que la tecnología se ha convertido en aliado indudable de la industria aerocomercial, en la medida que calidad e eficiencia representan estándares que posibilitan una cada vez mejor gestión de las empresas, en la medida que en infinidad de casos, las ganancias obtenidas por las aerolíneas se esfuman en el pago de los daños por rotura, retraso o extravío de maletas, sin contar el trabajo y el tiempo adicional del personal para tratar con el pasajero y para localizar la valija.

El auge de la industria aerocomercial que ha tomado nuevos aires en la Argentina a partir de la nueva política de apertura a las empresas low cost, los planes de expansión de la actividad en todos sus segmentos, así como en las diferentes actividades vinculadas, seguramente traerá una cada vez mayor complejización de las operaciones, en una industria que requiere de profesionalidad, idoneidad y mucha planificación para evitar los errores tan comunes que su ausencia nos suele traer aparejados.

⁶⁷ Vilarasau, Diana R. - 2018 marcará una nueva era en la gestión de equipajes - Revista Hosteltur edición España - www.hosteltur.com - Junio de 2017

⁶⁸ Los datos de SITA WorldTracer muestran que el número total de maletas mal gestionadas cayó en 2016 a 21,6 millones, cifra que representa una disminución del 7,2% respecto al total de 23,3 millones de bultos de 2015. Con estos datos la tasa de maletas mal gestionadas por cada 1000 pasajeros alcanzó un récord mínimo de 5,73 en 2016, un 12,25% menos que el año anterior y el más bajo jamás registrado.

⁶⁹ Identificación por radiofrecuencia (RFID) es una tecnología probada y utilizada en otros entornos industriales, que permiten efectuar a través de chips el seguimiento preciso del equipaje en tiempo real en todos los puntos clave del viaje.

VI.- Bibliografía.

Administración Nacional De Aviación Civil – ANAC

<http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/264/reclamos-quejas/cuando-reclamar>

BARREIRO, Karina; KOULINKA, Andrea - *Relevamiento de los reclamos formales efectuados por los viajeros en la Ciudad de Buenos Aires* - 2014-2015. Observatorio del Derecho del Turismo - Facultad de Derecho de la UBA

CAPALDO, Griselda - *La Autonomía Legislativa del Contrato de Transporte Aéreo y el Orden de Prelación Normativa del Código Civil y Comercial de 2014* (con especial referencia al contrato de transporte de pasajeros celebrado por medios electrónicos). Revista Electrónica Instituto de Investigaciones Ambrosio L. Gioja - Número 19 - Julio/Diciembre de 2017 - pp 138/185 - Buenos Aires

Confederación de Consumidores y Usuarios de España. La protección del consumidor en el Transporte Aéreo - Air Travel Consumer Protection - Publicación de la CECU - . www.cecu.es - Madrid - Diciembre de 2009

Convenio de Montreal de 1999 - Ley 26.451 sancionada el 3 de Diciembre de 2008 (B.O. del 13/1/2009)

Convenio de Varsovia de 1929

FOLCHI, Mario O. - *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil* -

Antecedentes Históricos - 20-5-2011 - <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=39953>

LEY N° 17.285 - Código Aeronáutico de la República Argentina

MASCIOTRA, Mario - *Poderes-Deberes del Juez en el Proceso Civil* - Editorial Astrea - 2014

Ministerio de Transporte de la Nación, en el marco del Plan “Revolución de los aviones” Publicación del 16 de Enero de 2018. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/en-2017-crecio-un-15-el-numero-de-pasajeros-de-avion>

PIERA, Alejandro - *El Convenio de Montreal de 1999: Reglas Básicas del Contrato de Transporte Aéreo Internacional* - Asunción - República del Paraguay - 10 de Abril de 2013

<http://www.ghp.com.py/blog/el-convenio-de-montreal-de-1999-reglas-basicas-del-contrato-de-transporte-aereo-internacional>

Protocolos Adicionales Nros 1, 2, 3, al Convenio de Varsovia-La Haya-Guatemala y Protocolo N° 4 - Montreal 1975

Resolución 1532/98. Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, que regirán para los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes y de carga, que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera. Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Bs. As., 27/11/98 (B.O: 10/12/98)



Seminario relativo al convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional de Montreal de 1999, recientemente ratificado por la República Argentina, 7 de Mayo de 1999 en el Departamento de Derecho Económico y Empresarial

Derecho Al Día. Publicación de la Facultad de Derecho - UBA - Año VIII - Edición 142 22 de mayo de 2009 - <http://www.derecho.uba.ar/derechoaldia/notas/seminario-relativo-al-convenio-para-la-unificacion-de-ciertas-reglas-para-el-transporte-aereo-internacional-de-montreal-de/+3005>

VASALLO, Carlos M. - *“Transporte Aéreo de Pasajeros, de Carga y de Equipajes en la Convención de Montreal de 1999”* - Artículo publicado en la Revista “Ateneo del Transporte” N° 53, págs. 75 a 81.

<http://www.ijeditores.com.ar/articulos.php?idarticulo=37462&print=2>

VIDELA ESCALADA, Federico N., *“El Derecho Aeronáutico rama autónoma de las ciencias jurídicas”*, Bs. As., 1948, p.13 (citado por Folchi)

VILARASAU, Diana R. - *2018 marcará una nueva era en la gestión de equipajes* - Revista Hosteltur edición España - www.hosteltur.com - Junio de 2017