

La responsabilidad del transportista aéreo por el transporte de personas en el Convenio de Montreal | 2009

El Convenio de Montreal, aprobado por nuestro país en enero último, establece un sistema de responsabilidad más amplio y favorable al consumidor. El artículo propone un breve repaso sobre el nuevo esquema de responsabilidad instaurado, respecto del transporte de personas.

Responsabilidad del transportador aéreo en el Convenio de Montreal

Por Karina M. Barreiro

Los tratados internacionales por los cuales se rige la aviación civil son fundamentalmente dos: el llamado "Sistema de Varsovia" (el tratado de 1929 con los sucesivos Protocolos que lo modificaron) y el más reciente "Tratado de Montreal", de 1999.

A comienzos del corriente año, nuestro país aprobó por ley 26.451, el Convenio *para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, suscripto en la ciudad de Montreal (Canadá) el día 28 de mayo de 1999. Ello implica sin más, que el tradicional sistema de responsabilidad del Tratado de Varsovia tiene los días contados, pues nuestra legislación ha adoptado al fin el Convenio de Montreal que, precisamente ha avanzado en un sistema de responsabilidad mucho más moderno, y favorable al consumidor.

En efecto, mientras que el Sistema de Varsovia establece el ya clásico sistema de responsabilidad limitada y subjetiva con inversión de la carga de la prueba, Montreal instala un sistema mixto en el que la responsabilidad será objetiva y limitada en la mayor parte de los casos, pero en otros supuestos podrá ser también subjetiva e ilimitada o limitada.

Así, la ventaja más reluciente que muestra el Convenio, es la de eliminar el límite de la responsabilidad en algunos supuestos, a la vez que ha elevado considerablemente los límites impuestos. De igual modo, reconociendo la necesidad de actualizar los límites en cuestión, el mismo Convenio establece la obligación de revisarlos cada cinco años, teniendo en cuenta también la inflación ocurrida durante dicho período.

Todo ello nos lleva a realizar un breve repaso por el nuevo sistema de responsabilidad en transporte aéreo internacional, que regirá a partir de la entrada en vigencia del Convenio de Montreal en nuestro país.

Daños a los pasajeros

Respecto de los daños ocurridos a los pasajeros, se trate de muerte o lesión corporal, el Tratado de Montreal establece que el transportista es responsable *"por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo del aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque"*.

Ahora bien, la objetivación de la responsabilidad no opera respecto de todos los casos, sino que rige en reclamos que no superen la cantidad de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero. En estos casos el único eximente de responsabilidad será la culpa de la víctima (ver más adelante).

Ello, lleva a realizar una distinción entre aquellos daños de hasta 100.000 DEG y los que superen ese monto, toda vez que el Convenio de Montreal dispone dos sistemas distintos de responsabilidad dependiendo de cuál sea el monto del daño.

Asimismo, en supuestos donde el daño reclamado sea superior a 100.000 DEG, el transportista podrá exonerarse de responsabilidad no sólo ante la culpa de la víctima, sino también cuando aquél demuestre que el daño no fue ocasionado por su culpa o negligencia, o por la de sus dependientes. De igual modo podrá eximirse

cuando el daño haya sido ocasionado por el hecho de un tercero.

De lo expuesto podemos concluir que Montreal ha modificado el sistema de responsabilidad previendo un tipo de responsabilidad objetiva para todos aquellos daños inferiores a 100.000 DEG, y manteniendo el sistema anterior pero ahora ya sin límites en la responsabilidad, para aquellos supuestos en que el daño supera aquel importe.

Daños al equipaje

Idéntica responsabilidad opera respecto del equipaje, por el cual el transportador resulta responsable, siempre y cuando la *destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en el que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia* de aquel.

Siguiendo los lineamientos de la responsabilidad objetiva con origen en una relación contractual, el Tratado establece la total responsabilidad por el equipaje “facturado”, mientras que por el “no facturado”, incluidos los objetos personales, el transportista responde sólo cuando haya existido culpa de su parte o sus dependientes.

Por otra parte, así como se ha establecido como eximente de la responsabilidad la culpa de la víctima, en los supuestos de daños al equipaje, el art. 17 del Convenio también establece que el *transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje*.

La responsabilidad respecto del equipaje es limitada, por cuanto el Convenio dispone un máximo de 1000 DEG por pasajero para el supuesto de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje. Ahora bien, existe una excepción a esa limitación, la cual ocurre cuando el pasajero haya efectuado una *declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino del pasajero* (art. 22).

Retraso

El Tratado de Montreal también establece la responsabilidad (limitada salvo dolo) del transportista por los daños ocasionados por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros y del equipaje. Asimismo, es de resaltar que para lograr la eximición de responsabilidad, el transportista deberá probar que el daño se produjo pese a que él y sus dependientes y agentes *adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas* (art. 20).

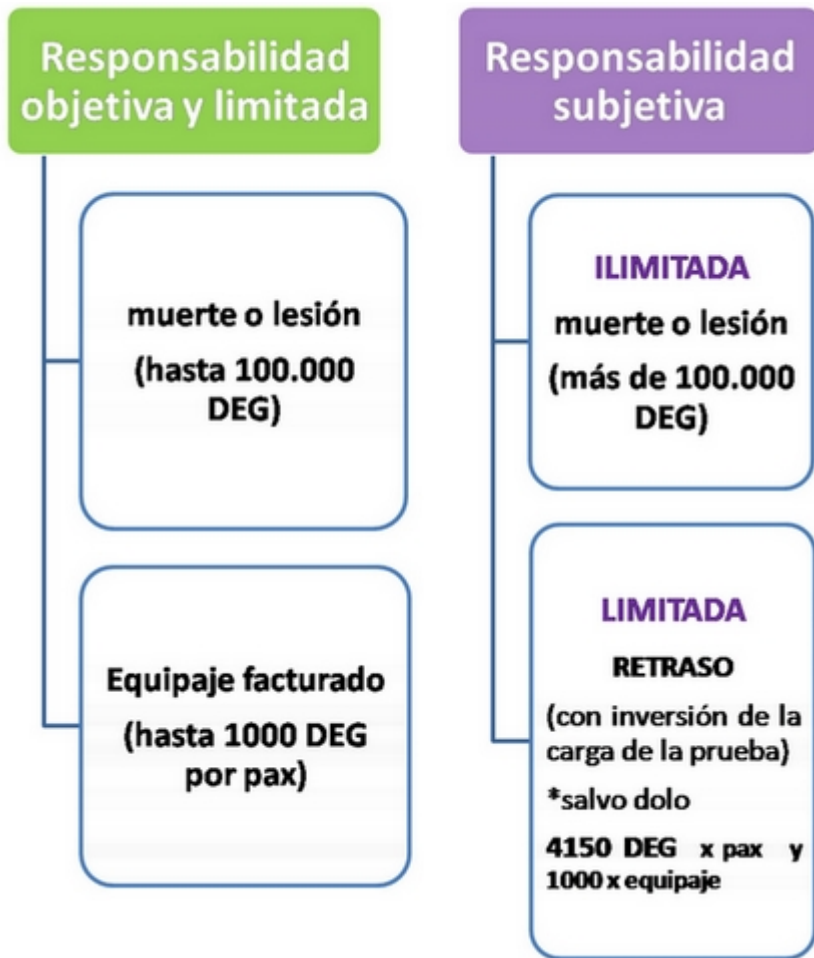
En el supuesto de retraso, la responsabilidad se encuentra limitada a la cantidad de 4.150 DEG por pasajero (art. 22), y a 1000 DEG por pasajero respecto del retraso en la recepción del equipaje.

Sin embargo, las limitaciones de responsabilidad previstas tanto para los daños por retraso (4.150 DGE por pasajero) y para los daños ocasionados al equipaje (1000 DEG por pasajero) no rigen ante el supuesto de dolo del transportista o sus dependientes o agentes, ante el cual la responsabilidad será entonces “ilimitada”.

Culpa de la víctima

Es de destacar que el Tratado prevé como eximente de la responsabilidad del transportador en todos los casos, la “culpa de la víctima”, la cual deberá ser debidamente probada por aquel. De esta manera, el transportista se eximirá de responsabilidad siempre y cuando logre probar que fue la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero la que causó el daño. (conf. Art. 20)

Idéntica responsabilidad opera respecto del equipaje, por el cual el transportador resulta responsable, siempre y cuando la *destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en el que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia* de aquel.



¿Qué comprenden las indemnizaciones?

Establece el Convenio que en ningún caso las acciones que se establezcan con origen en las disposiciones de aquel, otorgarán indemnización punitiva, ejemplar, o de cualquier naturaleza que no sea “compensatoria” (art. 29). Esto lleva directamente a eliminar toda posibilidad de reclamar daño punitivo, el cual en nuestro ordenamiento sólo es reconocido por la Ley de defensa del consumidor. Asimismo, desde otra perspectiva, quienes reconocen al daño moral naturaleza sancionatoria y no compensatoria, tampoco entenderán al daño moral como integrante de una indemnización otorgada en aplicación de las normas del Convenio de Montreal.

Por otra parte, las sentencias que se dicten podrán incluir más allá de aquellos, las costas y otros gastos de litigio, incluyendo intereses, excepto que el pasajero haya recibido un ofrecimiento voluntario de indemnización por parte del transportista dentro de los seis meses del hecho que dio lugar al daño, o antes de comenzar el juicio si esto último ocurrió después, que hubiere sido igual o superior al monto resultante de la sentencia.

En el supuesto en que el transportista hubiere entregado alguna indemnización al reclamante, en forma previa a la sentencia condenatoria, las sumas otorgadas serán descontadas de la indemnización judicial.