

## EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999: SITUACIÓN ACTUAL Y ÁMBITO DE APLICACIÓN ESPACIAL

Guillermo Bruno\*<sup>1</sup>

El 28 de mayo de 1999, en Montreal, Canadá, cincuenta y dos Estados firmaron la adopción del texto del *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, en adelante, el *Convenio de Montreal de 1999*. En dicha oportunidad, firmaron: Bahamas, Bangladesh, Bélgica, Belice, Benín, Bolivia, Burkina Faso, Camboya, Chile, China, Cote d'Ivoire, Cuba, República Checa, Dinamarca, República Dominicana, Francia, Gabón, Alemania, Ghana, Grecia, Islandia, Italia, Jamaica, Kenia, Kuwait, Lituania, Madagascar, Malta, Mauricio, México, Mónaco, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Pakistán, Panamá, Polonia, Portugal, Arabia Saudita, Senegal, Eslovaquia, Eslovenia, Sudáfrica, Sudán, Suazilandia, Suiza, Togo, Turquía, Reino Unido, Estados Unidos y Zambia. Durante el resto del año 1999, hicieron lo propio nueve Estados y una Organización de Integración Económica Regional, a saber: Uruguay (09-06-99), Brasil (03-08-99), Suecia (27-08-99), Perú (07-09-99), Rumania (18-11-99), Finlandia (09-12-99), Colombia (15-12-99), Costa Rica (20-12-99), Países Bajos (30-12-99) y la Comunidad Europea (09-12-99). Desde el 2000 hasta el 2002, se convirtieron en signatarios del Convenio: España (14-01-00), Luxemburgo (29-02-00), Paraguay (17-03-00), Irlanda (16-08-00), Jordania (05-10-00), Nueva Zelanda (13-07-01), República Centroafricana (25-09-01), Camerún (27-09-01), Canadá (01-10-01) y Estonia (04-02-02). Poco a poco, los Estados fueron depositando los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, según el caso, ante la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) que es el órgano depositario (Artículo 54.5 del Convenio). Así, el 4 de noviembre de 2003, el Convenio entró en vigor entre treinta y dos Estados. Lo notable es que desde entonces y hasta agosto de 2009, el Convenio ha acumulado un total de noventa y dos Estados parte<sup>2</sup>.

\*<sup>1</sup> Abogado y egresado del INDAE (Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial). Profesor Titular de *Política Espacial* en la *Carrera de Postgrado en la Especialización en Derecho Aeronáutico y Espacial* que se dicta en el INDAE. Profesor Adjunto de *Derecho Aeronáutico, Espacial y de la Navegación*, en la cátedra del Dr. Ricardo Daniel Méndez, en la Facultad de Ciencias Jurídicas del IUPFA (Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina); Profesor Invitado de *Derecho Aeronáutico y Espacial*, en la cátedra de la Dra. María de las Mercedes Esquivel, en la Facultad de Ciencias Jurídicas de la USAL (Universidad del Salvador); y Profesor Auxiliar de Primera Categoría de *Derecho Aeronáutico*, en la cátedra del Dr. Eduardo T. Cosentino, en la Facultad de Derecho de la UBA (Universidad de Buenos Aires).

El 3 de diciembre de 2008, el Congreso de la Nación Argentina sancionó la Ley 26.451, promulgada de hecho el 5 de enero de 2009, por medio de la cual Argentina aprobó el Convenio de Montreal de 1999<sup>3</sup>. Pese a ello, al 15 de agosto de 2009, las autoridades argentinas todavía no han depositado el instrumento de aprobación ante el depositario<sup>4</sup>. Para que el Convenio entre en vigor, los Estados deben cumplir con todos los requisitos formales exigidos por el propio Convenio, esto es, en el caso argentino, depositar el instrumento de aprobación ante el depositario (Artículo 54.5) y esperar que transcurran sesenta días a partir de la fecha de depósito del mencionado instrumento (Artículo 54.7). Son sesenta días de calendario, no días laborales (Artículo 52). Por ejemplo, el 19 de marzo de 2009, Chile, Estado signatario, depositó su instrumento de ratificación, por lo tanto, el 19 de mayo de 2009, el Convenio entró en vigor para este Estado. Vale la pena realizar dos aclaraciones, a saber: a) sólo se aplica el Convenio, nunca la ley interna; y b) el «instrumento de aprobación» es un documento que suele confeccionar el Ministerio de Relaciones Exteriores y nada tiene que ver con la ley interna sancionada por el Congreso Nacional ni con el Decreto que la promulga -en el caso, como lo señalé más arriba, no lo hubo, porque la promulgación fue ipso facto-. Me han informado que el instrumento de aprobación argentino se depositaría antes de fines de 2009.

En 1998, el Comité Jurídico de la OACI, en su Trigésimo Período de Sesiones, aprobó el *Proyecto de Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, con cuarenta y ocho artículos, destinado a modernizar y refundir la *Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional*, firmada en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929 y sus instrumentos conexos<sup>5</sup>. Cuando

<sup>2</sup> ICAO (International Civil Aviation Organization) [en línea]. En: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl199.pdf> [Consulta: 23 de agosto de 2009].

<sup>3</sup> Ley 26.451 [en línea]. En: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/149285/norma.htm> [Consulta: 23 de agosto de 2009].

<sup>4</sup> Se puede consultar el estado actualizado del Convenio en la URL indicada en la nota 1.

<sup>5</sup> La nómina de los tratados internacionales que rigen el transporte aéreo internacional de pasajeros, equipaje y carga es la siguiente: 1) *Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al trans-*

se conoció ese Proyecto, la doctrina comenzó a elaborar estudios sobre la cuestión. En Argentina, el Dr. Agustín Rodríguez Jurado, jurista de reconocida trayectoria a nivel nacional e internacional, fue pionero al respecto e inmediatamente se encargó de recabar opiniones y encarar lúcidos estudios sobre el nuevo texto que a todos nos sorprendía. Era algo distinto, diferente a lo conocido. En marzo de 1999, editó su obra *Derecho y responsabilidad*, cuyo capítulo IV está dedicado exclusivamente al comentario del citado Proyecto<sup>6</sup>.

Después del 28 de mayo de 1999, cuando se adoptó el texto definitivo del Convenio, la doctrina especializada se mostró más activa y prolífica. En todos los países aparecieron ensayos y se realizaron debates, conferencias y charlas sobre este tema. En septiembre de 2000, la Dra. Marina Donato escribió un notable artículo sobre los lineamientos generales de la responsabilidad del transportista aéreo según el texto del nuevo Convenio<sup>7</sup>. En octubre de 2000, se celebró en Buenos Aires, el *Simposio conmemorativo de los 40 años de ALADA*

---

*porte aéreo internacional*, firmada en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929, llamada «Convención de Varsovia de 1929», entró en vigor el 13 de febrero de 1933. El 21 de marzo de 1952, Argentina depositó el instrumento de adhesión. El 19 de junio de 1952, la Convención entró en vigor para Argentina; 2) *Protocolo que modifica la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929*, hecho en La Haya, Países Bajos, el 28 de septiembre de 1955, llamado «Protocolo de La Haya de 1955», entró en vigor el 1 de agosto de 1963. El 12 de junio de 1969, Argentina depositó el instrumento de adhesión. El 10 de septiembre de 1969, el Protocolo entró en vigor para Argentina; 3) *Convenio, complementario de la Convención de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual*, firmado en Guadalajara, México, el 18 de septiembre de 1961, llamado «Convenio de Guadalajara de 1961», entró en vigor el 1 de mayo de 1964. Argentina no ha aprobado este instrumento; 4) *Protocolo que modifica la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, modificada por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955*, hecho en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, el 8 de marzo de 1971, llamado «Protocolo de Guatemala de 1971», no entró en vigor; 5) *Protocolo Adicional de Montreal 1 que modifica la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929*, hecho en Montreal, Canadá, el 25 de septiembre de 1975, llamado «PAM 1 (Protocolo Adicional de Montreal 1)», entró en vigor el 15 de febrero de 1996. El 14 de marzo de 1990, Argentina depositó el instrumento de aprobación; 5) *Protocolo Adicional de Montreal 2 que modifica la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, modificada por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955*, hecho en Montreal, Canadá, el 25 de septiembre de 1975, llamado «PAM 2 (Protocolo Adicional de Montreal 2)», entró en vigor el 15 de febrero de 1996. El 14 de marzo de 1990, Argentina depositó el instrumento de aprobación; 6) *Protocolo Adi-*

(Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico), encuentro que contó con la presencia del Dr. Enrique Mapelli quien, con su admirable claridad, presentó sus reflexiones jurídicas sobre el Convenio de Montreal<sup>8</sup>. A mediados de 2001, el Dr. Sigfredo Blauzwirn también realizó interesantes aportes sobre el transporte aéreo ante el nuevo panorama normativo internacional<sup>9</sup>. En 2004, se realizó una conferencia en la sede de la Academia Nacional de Derecho de Buenos Aires, oportunidad en la que el Dr. Eduardo T. Cosentino disertó sobre las particularidades de este Convenio, reunión a la que asistieron profesores universitarios de todo el país. Asimismo, el INDAE (Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial) organizó seminarios y debates sobre el nuevo Convenio. Hacia el 2006, el Convenio ya había entrado en vigor, pero Argentina parecía estar ausente de esta circunstancia. No obstante ello, para fines de ese año, el Dr. Agustín Rodríguez Jurado volvió a insistir sobre el particular y decidió editar una obra que tituló *El segundo hito de la aviación: Texto y comentarios sobre el Convenio*

*de Montreal 3 que modifica la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, modificada 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*, hecho en Montreal, Canadá, el 25 de septiembre de 1975, llamado «PAM 3 (Protocolo Adicional de Montreal 3)», no entró en vigor. El 14 de marzo de 1990, Argentina depositó el instrumento de aprobación; 7) *Protocolo Adicional de Montreal 4 que modifica la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, modificada por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955*, hecho en Montreal, Canadá, el 25 de septiembre de 1975, llamado «PAM 4 (Protocolo Adicional de Montreal 4)», entró en vigor el 14 de junio de 1998. El 14 de marzo de 1990, Argentina depositó el instrumento de aprobación; y 8) *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional*, firmado en Montreal, Canadá, el 28 de mayo de 1999, llamado «Convenio de Montreal de 1999», entró en vigor el 4 de noviembre de 2003. Argentina, al 1 de septiembre de 2009, no ha depositado el instrumento de aprobación. Ahora bien, con el transcurso de los años, la inflación fue deteriorando el monto de las indemnizaciones previstas en la Convención de Varsovia de 1929. El 15 de noviembre de 1965, Estados Unidos presentó ante el Gobierno de la República de Polonia la notificación de denuncia de la Convención de Varsovia de 1929 según sus artículos 39 y 36. Cabe recordar, que la denuncia recién surtiría efectos a los seis meses de formulada la notificación. Por tanto, si los protagonistas querían lograr que Estados Unidos dejara sin efecto la denuncia presentada, tenían que aprovechar esos meses para encontrar una solución al desgaste por inflación experimentado en los límites de responsabilidad. Después de un intercambio de ideas, el conflicto se superó. En suma, Estados Unidos dejó sin efecto la denuncia formulada, pero apareció en escena el primer acuerdo interlineal conocido como «Acuerdo de Montreal de 1966» o «Acuerdo IATA-CAB de 1966». Me interesa resaltar que un acuerdo interlineal no es un tratado internacional, sino un acuerdo entre líneas aéreas que tiene su fundamento en la última frase del artículo 22, inciso 1 de la Convención de Varsovia de 1929 y

de Montreal de 1999<sup>10</sup>. Los trabajos nombrados y los eventos realizados, todos de excelencia, son sólo algunos de los tantos que hubo. Una enumeración detallada excedería los límites perseguidos en este artículo.

Ahora, las cosas se han acelerado, el Convenio entrará en vigor para Argentina en cuanto cumpla con los trámites pendientes. Sin duda alguna, este instrumento internacional, pese a ser imperfecto como toda obra humana, constituye un avance significativo, destinado a regir el transporte aéreo internacional de pasajeros, equipaje y carga por muchos años. Sabedor de sus cualidades, intentaré explicar, en términos claros y concisos, utilizando la lógica binaria, el ámbito de aplicación espacial del Convenio. Este ámbito toma en cuenta la división política del mundo en Estados y las actitudes asumidas por cada uno de ellos frente al Convenio. Así, un Estado puede adoptar una de dos actitudes bien definidas: o bien es un Estado parte porque ratificó, aceptó, aprobó o se adhirió al Convenio; o bien es un Estado no parte porque no ratificó, no aceptó, no aprobó ni se adhirió al mismo. El transporte aéreo es

---

se suele utilizar para elevar el límite cuantitativo de responsabilidad por pasajero del artículo 22, inciso 1 para los supuestos del artículo 17 de dicho instrumento internacional. Desde el punto de vista formal, la autoridad aeronáutica homologa el acuerdo interlineal cuyas cláusulas se publican en los billetes de pasaje para notificar, por esa vía, a los pasajeros. Se han conocido los siguientes acuerdos de este tipo: 1) *Acuerdo IATA (International Air Transport Association)-CAB (Civil Aeronautics Board) o Acuerdo de Montreal, Canadá, del 4 de mayo de 1966*. Este acuerdo se aplicaba a todo contrato de transporte aéreo que tuviera en Estados Unidos su punto de partida, escala convenida o punto de destino. El límite de responsabilidad por cada pasajero en caso de muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal se fijaba en la suma de US\$ 75.000,00 (Dólares estadounidenses setenta y cinco mil) incluidos los honorarios de abogados y costas, o bien, en la suma de US\$ 58.000,00 (Dólares estadounidenses cincuenta y ocho mil) excluidos los honorarios de abogados y costas. 2) *Acuerdo de Malta de 1976*. Nucleó a líneas aéreas europeas que decidieron elevar los límites de responsabilidad por pasajero en caso de muerte, heridas o lesión corporal causada por un accidente a las sumas acordadas en el Acuerdo IATA-CAB. En este aspecto, disiente el Dr. Ernesto Vásquez Rocha quien en su artículo “Los nuevos acuerdos IATA sobre responsabilidad civil en el transporte de pasajeros”, *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial* [en línea] en: [www.sbda.org.br/revista/revista.htm](http://www.sbda.org.br/revista/revista.htm) [Consulta: 30 de diciembre de 2002] sostiene que el Acuerdo de Malta elevó el límite a DEG 100.000,00 (Derechos Especiales de Giro cien mil). 3) *Iniciativa japonesa*. Diez líneas aéreas japonesas renunciaron a aplicar la limitación de responsabilidad del artículo 22 inciso 1 de la Convención de Varsovia de 1929 por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por el pasajero en los términos su artículo 17. Asimismo, renunciaron a hacer uso de las defensas del artículo 20 inciso 1 de dicha Convención hasta la suma de DEG 100.000,00. No obstante ello, decidieron que esa renuncia solo tenía lugar hasta la concurrencia de los DEG 100.000,00, pues el derecho de defensa subsistía respecto de las sumas excedentes, excluyendo, en ambos casos, los honorarios de abogados y costas. En otros términos, estos transportistas, en principio, aceptaron una responsabilidad objetiva e ilimitada solo

uno de los medios más utilizados para conectar sitios o lugares ubicados en distintas partes del mundo que pueden pertenecer a Estados parte o a Estados no partes del Convenio. Este ámbito resuelve los casos en los que entran en juego dos o más Estados. La tarea consiste en detectar el caso y su solución. En suma, el ámbito de aplicación espacial del Convenio es aquel relacionado con la dimensión territorial que emana de su artículo 1, cuya rúbrica es, precisamente, «Ámbito de aplicación» y está compuesto por un total de cuatro incisos. A tales fines, transcribo, previamente, cada inciso y luego exploro su contenido. Comenzaré, pues, con el análisis propuesto. El inciso 1 dice así:

*«1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de pasajeros, equipaje o carga efectuado en aeronave, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronave por una empresa de transporte aéreo.»*

hasta los DEG 100.000,00, en cambio, por las sumas que excedían ese monto, la responsabilidad era subjetiva y susceptible de prueba en contrario. Este régimen se aplicaba a todos los pasajeros de esas diez empresas japonesas, sin tener en cuenta su origen o destino. El Ministerio de Transporte de Japón homologó el acuerdo interlineal, sus cláusulas se incorporaron a las «condiciones generales de transporte» y comenzó a regir el 20 de noviembre de 1992. 4) *IIA (IATA Inter-carrier Agreement), Kuala Lumpur, Malasia, 30 de octubre de 1995*. Fue un acuerdo marco que brindó flexibilidad a las líneas aéreas para que regularan, según sus propias necesidades, el límite de responsabilidad por pasajero. Se estableció que el acuerdo se aplicaría a partir de noviembre de 1996 porque se necesitaba que muchas líneas aéreas firmaran el documento para luego someterlo a la aprobación del gobierno de Estados Unidos y de la autoridad competente de la Unión Europea. 5) *MIIA (Measures Implementing Inter-carrier Agreement), Washington DC, 14 de febrero de 1996*. En febrero de 1996, en Miami, Estados Unidos, el grupo legal de la IATA aprobó un acuerdo adicional de tipo reglamentario, cuya versión final se dio a conocer en Washington DC, el 14 de febrero de 1996. Este acuerdo reglamentario señala como límite de responsabilidad objetiva DEG 100.000,00. Véase: Ernesto Vásquez Rocha, artículo citado. Por último, una mención especial debe recibir el *Reglamento 2027/1997 del Consejo de la Unión Europea sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, Luxemburgo, Gran Ducado de Luxemburgo, 9 de octubre de 1997*, publicado en el Diario Oficial el 17 de octubre de 1997, entró en vigor un año después de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas. *El Reglamento 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento 2027/1997 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, Bruselas, Reino de Bélgica, 13 de mayo de 2002*, publicado en el Diario Oficial el 30 de mayo de 2002, entró en vigor el día de su publicación.

<sup>6</sup> Agustín Rodríguez Jurado y otros, *Derecho y responsabilidad* (Buenos Aires: Dunken, 1999). En el *Prefacio* se aclara que la obra fue el resultado del trabajo en equipo y deben considerarse coautores de la misma a destacados colaboradores, especialistas en la materia,

El enunciado establece dos casos bien definidos en los que el Convenio se aplica. En cualesquiera de las dos situaciones deben darse tres elementos, a saber: 1) que exista un transporte de personas, equipaje o carga; 2) que ese transporte sea internacional, según las previsiones contenidas en el inciso siguiente de este artículo; y 3) que el transporte se realice en aeronave. Ahora bien, a partir de la presencia de esos tres elementos se puede trazar la línea divisoria de las dos situaciones que la norma describe, a saber: Caso A) 4) que exista onerosidad, es decir, que el usuario, ya sea un pasajero o un cargador, pague por el transporte una suma de dinero; o bien, Caso B: 4) que exista gratuidad, esto es, no debe haber pago de una suma de dinero; y 5) que el transporte lo realice una empresa de transporte aéreo. La actividad habitual de la empresa tiene que ser el transporte aéreo. La existencia de gratuidad podría asociarse a razones humanitarias. El inciso 2 establece el alcance y contenido de la expresión *transporte internacional*. Su texto es el siguiente:

«2. Para los fines del presente Convenio, la expresión *transporte internacional* significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio».

Ante todo, me importa mucho destacar que cuando la norma habla de «...lo estipulado por las partes,...», no hace más que utilizar una expresión equivalente al vocablo «contrato». Me refiero a los contratos que vinculan a cada uno de los pasajeros o cargadores con la línea aérea. Si no hay contratos de transporte aéreo de personas, equipaje y/o carga, el Convenio no se aplica.

Imaginemos un vuelo comercial de «Aerolíneas Argentinas» con la siguiente trayectoria: Buenos Aires (Ar-

gentina), Nueva York (Estados Unidos), París (Francia), Tel Aviv (Israel). En ese vuelo, entre otros pasajeros, estarán: Juan, Pedro, Pablo y Tomás. Juan tiene un «documento de transporte» por medio del cual contrató un viaje de: Buenos Aires a Nueva York, Pedro contrató un viaje de: Nueva York a París, Pablo de: París a Tel Aviv y Tomás de: Buenos Aires a Tel Aviv. El equipaje seguirá a cada uno de los pasajeros mencionados. El vuelo, asimismo, llevará carga. Entre la carga, en algún momento, habrá alguno de los siguientes tres contenedores, a saber: (A), (B) y (C) que viajarán al amparo de tres Cartas de Porte Aéreo Madres, también conocidas como Guías Aéreas Madres o por sus siglas en inglés MAWB (Master Air Way Bills). Cuando hay una carta de porte aéreo es porque existe un contrato de transporte aéreo de carga. Supongamos que el contenedor (A) viaja de Buenos Aires a Nueva York; el (B), de Nueva York a París; y el (C), de París a Tel Aviv. Entonces, en este vuelo, como mínimo, hay cuatro contratos de transporte aéreo de pasajeros con sus respectivos equipajes, los de: Juan, Pedro, Pablo y Tomás; y tres contratos de transporte aéreo de carga. Queda claro que en un vuelo, no todos los pasajeros con sus equipajes y la carga parten del mismo lugar con destino a un lugar común. Cada uno tiene su propio destino y la carga también.

La norma agrega elementos muy importantes a tener en cuenta como: el punto de partida, el punto de destino, y en algunas ocasiones, una escala convenida. En el ejemplo se observa que la travesía se desarrolla desde y hasta sitios ubicados en Estados distintos. Así, lo que para Juan es el punto de destino, para Pedro es el punto de partida; lo que para Pedro es el punto de destino, para Pablo es el punto de partida. Juan y Tomás tienen en común el punto de partida porque ambos comienzan su viaje en Buenos Aires. Pablo y Tomás tienen en común el punto de destino porque ambos se dirigen a Tel Aviv. Para Tomás, que parte desde Buenos Aires con destino a Tel Aviv, todos los sitios intermedios son escalas convenidas. Algo parecido se puede decir con relación a la carga.

Ahora bien, ¿qué método me permite presentar los casos posibles y determinar en qué casos se aplica y en qué casos no se aplica el Convenio? Para responder a este interrogante aplicaré la lógica binaria. El Dr. Ricardo Guibourg, coautor de *Lógica, proposición y norma*<sup>11</sup>, nos enseña a analizar las normas jurídicas desde otra perspec-

entre quienes se encontraban: la Dra. Griselda Capaldo, la Dra. Silvana María Clavenzani, el Dr. Jorge Enrique Kempner, la Dra. Adriana Beatriz Harbi, la Dra. Graciela Godoy Marticani junto a los invaluable aportes del Dr. Héctor A. Perucchi.

<sup>7</sup> Marina Donato, *La responsabilidad del porteador tras el Convenio de Montreal de mayo de 1999* (Pinamar: m.s., 2000).

<sup>8</sup> Enrique Mapelli, *Consideraciones jurídicas sobre el Convenio de Montreal* (Buenos Aires: m.s., 2000).

<sup>9</sup> Sigfredo Blauzwrin, "Transporte aéreo – Convenio de Montreal de 1999", *Suplemento La Ley – Revista del Colegio Público de Abogados de la Capital Federal*, Número 14, abril 2002.

<sup>10</sup> Agustín Rodríguez Jurado con la colaboración del Dr. Guillermo Bruno, *El segundo hito de la aviación: Texto y comentarios sobre el Convenio de Montreal de 1999* (Buenos Aires: Dunken, 2006).

<sup>11</sup> Ricardo Guibourg y otros, *Lógica, proposición y norma* (Buenos Aires: Astrea, 2008).

tiva, por medio de la *lógica binaria* que utiliza los llamados *valores de verdad*, que son: verdadero y falso (o bien 1 y 0). En esa obra, sus autores expresan: “Cuando un enunciado se refiere a un estado de cosas, de tal forma que sea posible determinar si es verdadero o falso, se trata de un enunciado descriptivo, porque la verdad depende de la existencia del estado de cosas descripto. Por ejemplo, si el enunciado expresa «está lloviendo», es verdadero si sucede el hecho expresado y falso si, por el contrario, no llueve. Frente a cada descripción simple caben dos posibilidades o dos casos posibles: que sea verdadera o falsa. El universo de posibilidades, también llamado matriz de casos, es la cantidad de casos posibles. Si un enunciado se compone de dos descripciones de estado de cosas, los casos posibles son cuatro. A una variable le corresponden dos casos; a dos variables, cuatro; a tres variables, ocho; a cuatro variables, dieciséis, etc. La base 2 representa la dualidad de los valores, esto es, que un estado de cosas sea verdadero o falso. La potencia «n» indica el número de variables presentes. La fórmula es: 2 elevado a la potencia «n». Supongamos que una norma contiene tres variables y deseamos hacer una lista de casos posibles (matriz de casos o universo de casos). Primero estableceremos cuántos casos contendrá nuestra tabla, por ejemplo, si hay 3 variables, la fórmula a aplicar es:  $2^3 = 8$  ( $2 \times 2 = 4 \times 2 = 8$ ). La cantidad de casos es 8. Luego, debajo de la primer variable escribiremos ocho valores de verdad en que «verdadero» y «falso» se alternen de a uno por vez. Bajo la segunda variable anotaremos ocho valores de verdad, pero alternando «verdadero» y «falso» de a dos en dos, y por último, a la tercer variable le asignaremos valores de verdad alternados de cuatro en cuatro”.

En los siguientes dos ejemplos, tres Estados estarán presentes, a saber: A, B y C. Las variables son: el punto de partida; una, dos, tres o más escalas convenidas y el punto de destino. Una variable expresa un estado de cosas, por ejemplo, «el punto de partida». Es verdadero, si efectivamente es el punto de partida, en cambio, si no lo es, será falso. La base 2 representa que un estado de cosas -el punto de partida- puede ser verdadero o falso. Por ello, ante todo, deberé decidir cuántas variables tendrá el cuadro. En el primer cuadro hay dos variables, punto de partida y punto de destino, por lo tanto, la fórmula a aplicar es:  $2^2 = 4$  ( $2 \times 2 = 4$ ). La cantidad de casos que tendrá el primer cuadro es cuatro. Ahora bien, en vez de escribir

la letra V para «verdadero», utilizaré la letra P para designar a cualquier «Estado Parte» y en vez de escribir la letra F para «falso», utilizaré  $\neg P$ , esto es, no P, para designar a cualquier «Estado No Parte». Luego, debajo de la primer variable escribiré cuatro valores de verdad en que «P» y « $\neg P$ » se alternarán de a uno por vez. Bajo la segunda variable, escribiré cuatro valores de verdad en que «P» y « $\neg P$ » se alternarán de a dos en dos. Así se forma el cuadro 1. Después, podré reemplazar la P por las letras A ó B para identificar a los Estados Parte; y la  $\neg P$  por la letra C para el Estado No Parte. La palabra «y» que aparece en el texto es una conjunción. En lógica, se dice que la conjunción es verdadera cuando son verdaderas todas las proposiciones que la componen, de lo contrario es falsa. Para nuestro ejemplo, el Convenio solo se aplicará si el punto de partida y el de destino están ubicados en dos Estados Parte, de lo contrario no se aplicará. Veamos cómo queda formulado el primer cuadro.

Como se observa, el Convenio se aplica solo al primer caso, no así a los restantes. Entonces, ¿cómo se resuelven los casos en los que el Convenio no se aplica? En los casos segundo y tercero como están involucrados sitios ubicados en diferentes Estados, primero, habrá que averiguar si esos Estados están vinculados entre sí por alguno de los tratados internacionales de transporte aéreo vigentes. Segundo, si ello sucede, se aplicará el instrumento internacional en el que ambos Estados son parte. Tercero, si, por el contrario, ello no ocurre, recién entonces la solución habrá que buscarla en las normas del derecho internacional privado. El caso cuarto debe recibir un tratamiento distinto porque el transporte se realiza entre lugares situados en el territorio de un mismo Estado, por lo tanto, la solución debe buscarse en el derecho interno de ese Estado.

Pasemos ahora al segundo cuadro. Son válidas todas las premisas establecidas para el cuadro anterior. Para saber cuántos casos tendrá este cuadro, primero, determinaré cuántas variables estarán en juego. Aquí, habrá tres variables, ellas son: el punto de partida, una escala convenida y el punto de destino. Por lo tanto, aplicaré la fórmula:  $2^3 = 8$  ( $2 \times 2 = 4 \times 2 = 8$ ). El universo de posibilidades tendrá ocho casos. Luego, debajo de la primer variable escribiré ocho valores de verdad en que «P» y « $\neg P$ » se alternarán de a uno por vez. Bajo la segunda variable, anotaré ocho valores de verdad en que «P» y « $\neg P$ » se

N	Partida	Destino	Ejemplo	¿Se aplica el Convenio?	Fundamento
01	P	P	A-B	Si	Art. 1.2
02	$\neg P$	P	C-A	No	Art. 1.2
03	P	$\neg P$	A-C	No	Art. 1.2
04	$\neg P$	$\neg P$	C-C	No	Art. 1.2

alternarán de a dos en dos. Por último, debajo de la tercera variable, escribiré ocho valores de verdad en que «P» y «-P» se alternarán de cuatro en cuatro. Así se forma el segundo cuadro. Después, podré reemplazar la P por las letras A ó B para identificar a los Estados Parte; y la -P por la letra C para el Estado No Parte. Siempre hay que tener presente el texto analizado y las palabras que utiliza. Además, el párrafo que dice: «...bien en el territorio de un solo Estado Parte, si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte...». Veamos, pues, cómo queda elaborado el segundo cuadro.

Se aprecia que el Convenio solo se aplica a los casos primero y tercero, en cambio, no se aplica a los casos segundo, cuarto, quinto, sexto, séptimo y octavo. Ahora bien, salvo el caso octavo, ¿cómo se resuelven los restantes, esto es, aquellos en los que el Convenio no se aplica? Primero, habrá que averiguar si estos Estados están vinculados por alguno de los tratados internacionales de transporte aéreo vigentes. Si ello ocurre, se aplica el instrumento internacional en el que son parte los Estados donde están situados el punto de partida y el punto de destino. Si, por el contrario, ello no sucede, recién entonces la solución habrá que buscarla en las normas del derecho internacional privado. Por último, para el caso octavo, como el transporte se realiza dentro del territorio de un mismo Estado, la solución deberá buscarse en el derecho interno de ese Estado.

Al combinar ambos cuadros resulta que el Convenio se aplica a las siguientes hipótesis: a) A-B (1.2); b) A-B-A (1.2); y c) A-C-A (1.2). En cambio, el Convenio no se aplica a los casos siguiente: d) C-A (1.2); e) A-C (1.2); f) C-C (1.2); g) C-A-B (1.2); h) C-C-A (1.2); i) A-B-C (1.2); j) C-A-C (1.2); k) A-C-C (1.2); y l) C-C-C (1.2)<sup>12</sup>. En la hipótesis f) C-C (1.2), el Convenio no se aplica porque, como lo anticipé, el punto de partida y el de destino están situados en el territorio de un mismo Estado. Si esos dos puntos están ubicados en Argentina, por ejemplo, Mar del Plata – Buenos Aires, se considera que el transporte aéreo es interno, en virtud de lo dispuesto por el artículo 94 del Código Aeronáutico, en

consecuencia, se aplican las normas contenidas en dicho Código. Lo mismo sucede en el caso l) C-C-C (1.2), porque los tres sitios se encuentran en el territorio de un mismo Estado. Si esos lugares están en Argentina, por ejemplo, Bahía Blanca – Mar del Plata – Buenos Aires, se aplica el Código Aeronáutico argentino en virtud de su artículo 94. El inciso 3 expresa lo siguiente:

*«3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado».*

Este inciso se refiere a los transportes sucesivos que han sido definidos como aquellos que comienzan a ser prestados por un transportista que, a continuación, en uno o en varios sectores del mismo transporte, es sustituido por otro u otros transportistas aéreos y que, independientemente del número de contratos celebrados, las partes lo consideran como una única operación. Las características distintivas de la figura son: 1) la actuación de varios transportistas; 2) la necesidad de que todo el transporte se realice a través del medio aéreo; 3) la exigencia de que las partes del contrato lo consideren como una sola operación. Deberá tomarse en cuenta el artículo 36 del Convenio para la correcta interpretación del inciso en análisis. De acuerdo a este inciso, el Convenio se aplica a la siguiente hipótesis: A-B-B (1.3). En 1962, en el caso *Parke v. BOAC*, se consideró aplicable la Convención de Varsovia de 1929 a todo el viaje desde el punto de partida hasta el punto de destino, aun cuando éste último estaba ubicado dentro de un mismo territorio. En el caso, el trayecto fue: Calcuta (India), Londres (Reino Unido), Nueva York y Boston (Estados Unidos)<sup>13</sup>. Por último, el inciso 4 dice:

N	Partida	Escala	Destino	Ejemplo	¿Se aplica el Convenio?	Fundamento
01	P	P	P	A-B-A	Si	Art. 1.2
02	-P	P	P	C-A-B	No	Art. 1.2
03	P	-P	P	A-C-A	Si	Art. 1.2
04	-P	-P	P	C-C-A	No	Art. 1.2
05	P	P	-P	A-B-C	No	Art. 1.2
06	-P	P	-P	C-A-C	No	Art. 1.2
07	P	-P	-P	A-C-C	No	Art. 1.2
08	-P	-P	-P	C-C-C	No	Art. 1.2

«4. El presente Convenio se aplica también al transporte previsto en el Capítulo V, con sujeción a las condiciones establecidas en el mismo».

El inciso torna aplicable el Convenio a los transportes aéreos efectuados por una persona distinta del

transportista contractual. En términos más sencillos, el Convenio se aplica tanto al transportista contractual como al mal llamado transportista de hecho.

Espero que esta exposición sirva para aclarar ideas y ayudar a pensar desde una óptica diferente, no convencional, pero lógica.

---

<sup>12</sup> El ámbito de aplicación espacial del Convenio de Montreal de 1999 es similar al de la Convención de Varsovia de 1929. Los ejemplos están avalados por doctrina extranjera en cuerpo del texto y notas de pie de página. Véase: Andreas F. Lowenfeld and Allan I. Mendelsohn, "The United States and the Warsaw Convention," *Harvard Law Review* 80 (January 1967): 497-501.

<sup>13</sup> Federico Videla Escalada, "Calificación por la Corte Suprema de un contrato de transporte aéreo sucesivo," *El Derecho*, 173-466; y "La responsabilidad del transportista aéreo en los casos de transportes sucesivos," *El Derecho*, 144-283.