

Ref: Reglamento 261/2004 del Parlamento Europeo.

En relación a la entrada en vigencia del reglamento de la referencia, procuraremos clarificar debidamente el régimen actualmente vigente, y especialmente qué normas resultan aplicables en la República Argentina.

**I- ANTECEDENTES.**

El reglamento 261, ha establecido distintas compensaciones a favor de los pasajeros, en los casos en que las cías. aéreas denieguen el embarque y/o cancelen o demoren vuelos.

Las normas legales tradicionalmente aplicables, resultaron ser la Convención de Varsovia de 1929, con las modificaciones que le introdujo el Protocolo de la Haya de 1955. Dichas convenciones internacionales, fueron en nuestro país receptadas por vía de las leyes 14.111 y 17.386, respectivamente. A dichas normas debemos adicionar los Protocolos de Montreal de 1975, que fueran por Argentina ratificados mediante la ley 23.556. De dichos protocolos, hoy están vigentes los número 1, 2 y 4. El 1 y el 2 se refieren a pasajeros, mientras que el 4 es exclusivo de carga. El 3 que no está vigente (y nunca lo estará), se refería a la Convención de Guatemala de 1971 sobre responsabilidad y limitación.

Estas y sólo éstas, son las normas legales a la fecha vigentes en Argentina, las que conforme el artículo 75, inc. 22 de la Constitución Nacional de la República Argentina, modificada en el año 1994, **revisten rango constitucional**, lo que significa que están en grado de prelación a la par de la Constitución Nacional, y por encima de las leyes locales.

En el ámbito de la Comunidad Económica Europea, la norma aplicable ha sido la Reglamentación 295/1991, que ahora ha sido derogada por la Reglamentación 261/2004, cuya entrada en vigencia operó el pasado 17 de Febrero de 2005.

De lo que se trata en el presente es de analizar hasta que punto esta Reglamentación 261/2004 resulta aplicable y exigible en la República Argentina.

**II- BREVE DESCRIPCION DEL REGIMEN VARSOVIA / LA HAYA - PROTOCOLOS DE MONTREAL DE 1975.**

Para equipaje y carga transportada por vía aérea, Varsovia/ La Haya estableció un límite de responsabilidad del transportador, equivalente a 250 Francos Oro Poincaré por kilogramo de mercadería transportada. Este límite máximo de responsabilidad de índole legal, es considerado como de orden

público, por cuanto está destinado a preservar la actividad aeronáutica, evitando exponerla a absurdos y elevados reclamos provenientes de pérdidas de mercaderías que por las características especiales de la actividad, son lógicas y normales.

Montreal 1975 varió ese límite por el de 17 Derechos Especiales de Giro (canastas de monedas que informa el Fondo Monetario Internacional, y que en la actualidad equivalen a aprox. 25 U\$s) por kilo.

Las limitaciones de responsabilidad por debajo de los valores antes detallados, son nulas y de ningún valor (art. 23 Varsovia).

Las diferencias básicas introducidas por los Protocolos de Montreal 1975, respecto al régimen de Varsovia - La Haya, están dadas por el reemplazo de un régimen de responsabilidad subjetiva, basado en la culpa (Varsovia / La Haya), por un régimen de responsabilidad objetiva (Montreal), por el cual se considera a la aeronave y al transporte aéreo, como cosa peligrosa (un riesgo en si mismo). De allí que las causales de eximición de responsabilidad actuales, son casi inexistentes.

En contraposición con tan grave régimen de responsabilidad, se bajaron sensiblemente los límites de la responsabilidad.

Claro está que ninguno de los textos citados prohíbe a las Cías. Aéreas agravar y/o renunciar a sus límites de responsabilidad. Justamente en este escenario es que corresponde analizar la Reglamentación 261/2004.

Bajo el régimen de Varsovia / La Haya / Montreal 1975, las cláusulas típicas de los billetes de pasajes por las cuales se establecen límites de responsabilidad equivalentes a U\$s 20 por kilogramo, son de ningún valor. A este respecto, el artículo 23 de la Convención establece que *"toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para ésta un límite inferior al fijado en el presente Convenio, será nula y no producirá efecto alguno; pero la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del Contrato que quedará sometido a dicho Convenio"*.

Existe un primer fallo que sirve de base a todo el sistema jurisprudencial (Florencia Cía. Arg. de Seguros c/ Varig S.A. s/ cobro de pesos), que por su importancia en la materia se comenta

puntualmente; y otros que expresamente declararon la nulidad <sup>1</sup> del límite de los U\$s 20 por kilogramo.

Otros fallos han dicho: "No puede invocarse, para alterar el sentido de esta decisión, la existencia de usos y costumbres en sentido contrario, puesto que los informes emanados de empresas directamente interesadas en la cuestión, no demuestran su vigencia con los caracteres que ha exigido la doctrina, limitándose a exhibir como las empresas de aeronavegación se atienen al criterio más favorable a sus propios intereses." <sup>2</sup> .... *Sin embargo, los artículos 23 y 32 del tratado consagran un criterio estricto para apreciar la derogación contractual de sus disposiciones o la de las cláusulas por la que se tienda a reducir el límite inferior de responsabilidad del porteador aéreo*" <sup>3</sup> ....

### III- MONTREAL 1999.

Esta Convención entró en vigencia en la Comunidad Económica Europea, el 28/06/2004.

En Montreal 99 la principal modificación introducida, está vinculada al régimen de responsabilidad del transportista.

Ahora el sistema gira en torno a un sistema combinado de responsabilidad. Hasta un determinado monto (100.000 Derechos Especiales de Giro), se establece la responsabilidad objetiva. Mientras que en caso que el daño se estime que ha superado dicha suma, queda alcanzado por un sistema de responsabilidad subjetiva.

Responsabilidad objetiva significa que, la obligación de resarcir a la víctima de un daño, no deriva de la culpa del transportista en la producción de ese daño (responsabilidad subjetiva), sino de su propia actividad. Así surge del artículo 17: "*El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque*". Igual criterio se sigue respecto al equipaje facturado.

*Hasta 100.000 DEG (por muerte o lesión corporal), la responsabilidad objetiva implica que el transportista deberá responder en todos los casos. Mientras que en base a la responsabilidad subjetiva, en la medida que los daños excedieran aquel valor, deberán ser probados por la víctima, y*

---

<sup>1</sup> Ombú Cia. Arg. de Seguros c/ Flying Tigers s/ Ordinario - 7/6/91, expte. 8300

<sup>2</sup> Florencia Cía. Arg. de Seguros c/ Varig Líneas Aereas S.A. s/ cobro de pesos. CNCiv. y Com. Federal, Sala II. sentencia del 27/8/76

<sup>3</sup> "El Cabildo Cía. Argentina de Seguros Grales. S.A. c/ Aerolíneas Argentinas y otra (Aeroperú) s/ Ordinario". 10.5.91. Sala III. Cámara Federal Civil y Comercial. Causa 7210.

*tendrá el transportista una amplia gama de defensas de las que carece en la responsabilidad objetiva.*

Este sistema guarda relación con el Reglamento de la Unión Europea del 9/10/97, donde se establecía que una cía. comunitaria no podía tener límites de responsabilidad frente a un pasajero.

Esta responsabilidad objetiva implica para las cías. aéreas, una pesada carga indemnizatoria en casos de siniestro. Sin embargo, en casos muy determinados, podrá exonerarse (ej. si prueba que hubo culpa grave de la víctima).

En otras palabras, la principal discusión que el transportista podrá entablar, es si el daño ocurrió a bordo de la aeronave, o durante las maniobras de embarque / desembarque, o fuera de las mismas.

Cuando se traspasa el límite de la responsabilidad objetiva, entonces ahí sí el transportista podrá intentar demostrar, ya no sólo la culpa de la víctima, sino también por ej., que el daño no es consecuencia de la culpa del transportista y/o los empleados por los cuales deba él responder.

Para hacer una breve comparación de los límites de responsabilidad, podemos reseñar:

	MUERTE o LESION	EQUIPAJE o CARGA pérdida o avería	DEMORA de Equipaje o carga	RETRASO
Varsovia 29	125000 FOP	250 FOP por kg.	250 FOP por kg.	sin regulación
La Haya 55	250000 FOP	250 FOP por kg.	250 FOP por kg.	sin regulación
Montreal 75	16600 DEG	17 DEG por kg.	17 DEG por kg.	sin regulación
Montreal 99	100,000 DEG resp. Objetiva. en exceso, resp. Subjetiva	1,000 DEG por pax	17 DEG por kg.	4,150 DEG

FOP = Francos Oro Poincaré.

DEG = Derechos Especiales de Giro. (aprox. 1 DEG = 1,45 U\$s).

Sin embargo, Argentina no ha suscripto el Convenio de Montreal 1999.

Para que sus normas sean exigibles en Argentina, debe como primera medida firmar el mismo, y posteriormente por vía legislativa, operarse su ratificación (sanción de una ley).

De allí que Argentina no está en principio alcanzada por sus normas. Ello implicará que los reclamos que sean incoados en Argentina por pasajeros que hubieran tenido demoras / pérdidas / roturas en vuelos de cías. Europeas, continuarán rigiéndose por las normas de Varsovia (1929), con las modificaciones de La Haya (1955) y Protocolos de Montreal (1975).

#### *IV- LA CUESTION DE LA DENEGACION DE EMBARQUE U OVERBOOKING.*

En Argentina, con fecha 27/11/1998, el entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, dictó la Resolución 1532/98, por la cual aprobó las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo, que rigen para los Servicios de Transporte Aéreo Regular Interno e Internacionales de pasajeros y equipajes y de carga, que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera.

##### A- El régimen de la resolución 1532/98:

Esta resolución en su artículo 12 - "Incumplimiento de horarios, itinerarios, cancelación de vuelos y denegación de embarque", señala:

- a) si debido a circunstancias operativas, técnicas, meteorológicas o de índole comercial, el transportador cancela o demora un vuelo o la entrega del equipaje por más de 4 (cuatro) horas, o deniega el embarque porque no puede proporcionar espacio previamente confirmado (overbooking o sobreventa), o no puede hacer escala en el punto de parada-estancia o de destino del pasajero, o causa a un pasajero la pérdida de un vuelo de conexión para el que tenía una reserva confirmada, el pasajero tendrá derecho a:

- + su inclusión obligatoria en el vuelo inmediato posterior del mismo transportador para su destino; o,
- + al endoso de su contrato de transporte; o,
- + a ser reencaminado por otra ruta por el mismo u otro transportador.

Si la suma de la tarifa, el cargo por exceso de equipaje y cualquier otro cargo de servicio aplicable por la nueva ruta es mayor que el valor de reintegro del billete o de la porción aplicable del mismo, el pasajero no abonará ninguna tarifa o cargo adicional.

El transportador reintegrará la diferencia si la tarifa y cargos para la ruta reprogramada son menores:

- 1) a la compensación por embarque denegado de acuerdo a las regulaciones del transportador.
- 2) A la inmediata devolución si le correspondiere, del precio del contrato de transporte no utilizado y conforme a las modalidades de pago efectuadas.

**Aquellos pasajeros que, voluntaria y expresamente acepten la compensación por embarque denegado y a realizar el transporte en alguna de las condiciones detalladas en este inciso, no tendrán derecho a efectuar ningún tipo de reclamo posterior al transportador.**

Asimismo el transportador proporcionará al pasajero, sin cargo para el mismo, los siguientes servicios incidentales: (refrigerios, comunicación telefónica, alojamiento en caso de demoras de más de 4 horas, etc.).

- b) el presente régimen no ampara al transporte gratuito o valor inferior a 50% de la tarifa aplicable.
- c) En caso de overbooking o sobreventa, el presente régimen no ampara al pasajero que no se haya presentado en el lugar y a la hora indicada por el transportador, o que no haya cumplido con los requisitos de confirmación o reconfirmación de reserva de acuerdo a las regulaciones del transportador.

#### **B- El régimen de Varsovia / La Haya / Montreal - Criterios doctrinarios y jurisprudenciales.**

El régimen de responsabilidad instituido tanto por la Convención de Varsovia de 1929, con sus modificaciones del Protocolo de La Haya de 1955 y Montreal de 1975, **no contempló específicamente al overbooking** como fuente generadora de responsabilidad, aún cuando esa figura se asemejó al supuesto de retardo que expresamente ya era contemplado desde la Convención de Varsovia (art. 19).

La creación de un régimen de atribución de responsabilidad al transportador, por el overbooking, deriva de considerar a este instituto como un grave incumplimiento (o cumplimiento defectuoso) a las obligaciones esenciales asumidas por el mismo, que por ser obligaciones de resultado, configuran una verdadera locación de obra. Entre todas ellas destaca la obligación de trasladar al pasajero desde el punto de partida al de destino, en la manera convenida (rutas, horarios, escalas, seguridad, etc.). En el concepto anglosajón, encuadraría dentro de la figura del "*willful misconduct*". La exégesis de tal responsabilidad sería que: "*cuando existe plazo pactado*

*para la ejecución del transporte, hay coincidencia general en cuanto a la obligatoriedad que esa modalidad reviste para el transportista ...."*<sup>4</sup>

La doctrina ha tenido oportunidad de referirse al overbooking, y así ha señalado que *"la 'sobreventa' no es sino la respuesta razonable al 'no show', lo que pone de relieve la presencia de un equilibrio por el que aparecen compensados los derechos y las obligaciones de las partes involucradas"*.<sup>5</sup> También se ha dicho: *"en esencia, el retraso deberá ser soportado por el pasajero cuando concurren situaciones que han de calificarse como casos fortuitos o fuerza mayor, como 'riesgo aéreo', debiendo afrontar*

*las consecuencias dañosas el transportador cuando se trate de supuestos imputables a deficiencias de su organización o su interés comercial"*.<sup>6</sup>

Por su parte, nuestra jurisprudencia nacional ha señalado:

"El supuesto de "overbooking", o sobreventa de pasajes, es un agravante del incumplimiento contractual verificado, práctica que ha sido severamente juzgada por la jurisprudencia internacional estructurando su criterio sobre la base del llamado "bumping" o rebote -situación que consiste en impedir embarcarse a una persona con pasaje- entendiéndose que constituye una práctica discriminatoria inaceptable. Incurre en incumplimiento contractual deliberado la empresa que sobrevendió la capacidad de transporte de pasajeros de una aeronave, sabiendo que ello importaría, eventualmente, el desbaratamiento del derecho de transporte acordado, ante la imposibilidad material de los actores de acceder a las plazas en el lugar y tiempo contratado. Ello así, la temeridad en el obrar de la empresa agrava su incumplimiento, atento la inobservancia manifiesta de los deberes inherentes a una conducta comercial responsable, diligente y respetuosa de los derechos de los pasajeros y, extensivamente, de sus intereses personales e individuales".<sup>7</sup>

"El daño moral resulta indemnizable cuando se trata del incumplimiento del contrato de transporte aéreo de pasajeros, en casos de sobreventa de pasajes que demoran (en el caso, dos días), el embarco de los pasajeros".<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> Federico N. Videla Escalada, Manual de Derecho Aeronáutico, 2ª edición, Ed. Zavalia, pág. 526.

<sup>5</sup> Eduardo T. Cosentino, Régimen Jurídico del Transportador Aéreo. Ed. Abeledo Perrot. Pág. 147.

<sup>6</sup> Mario O. Folchi – Eduardo Cosentino. Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo. Ed. Astrea. Pág. 108.

<sup>7</sup> TRIBUNAL: Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal Civil y Comercial de Capital Federal, Sala 3 (CNFCivCom)(Sala3) FECHA: 1992/12/22 PARTES: Beiroa, Rodolfo R. c. Aerolíneas Argentinas PUBLICACION: LA LEY, 1994-B, 559.

<sup>8</sup> TRIBUNAL: Cámara Nacional de Apelaciones en lo Federal Civil y Comercial de Capital Federal, Sala 1 (CNFCivCom)(Sala1) FECHA: 1996/03/07 PARTES: Salsamendi, Luis M. y otro c. Viasa Venezolana Internacional de Aviación S. A. PUBLICACION: LA LEY, 1996-C, 376.

C- El régimen hasta ahora vigente en la Comunidad Europea.

Hasta la entrada en vigencia del Reglamento 261/2004, el tema estuvo regulado por el Reglamento (CEE) n° 295/91, por el que se establecían normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular. Este Reglamento del Consejo de la CEE, era de fecha 04/02/1991, y por él se establecían normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular.

Ese reglamento fue anulado por la entrada en vigencia del 261/2004, que es el que regula todo este tema, como se explica más abajo.

**V- PRINCIPALES ASPECTOS DEL ACTUAL REGLAMENTO 261/2004.**

**A- Consideraciones Generales. (Arts. 1 a 3).**

El Reglamento establece cuales son los derechos mínimos de los pasajeros encaso que: (i) se les deniegue el embarque contra su voluntad; (ii) el vuelo fuera cancelado; y, (iii) el vuelo fuera demorado.

“Denied Boarding” significa bajo los términos del Reglamento, la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, siempre que éstos hubieran cumplido las condiciones de oportuna presentación, salvo cuando el fundamento de la negativa de embarque respondiera a razones de salud, seguridad o inadecuados documentación de viaje.

El Reglamento se aplica tanto a pasajeros que salgan de un aeropuerto ubicado en territorio de un país de la ECC (Comunidad Económica Europea), cuanto a pasajeros que partiendo de terceros países volaren a aeropuertos ubicados en un país de la ECC (salvo que hubieran recibido compensaciones o beneficios en tales terceros países). En el caso los reclamos tanto rigen a favor de pasajeros embarcados en un aeropuerto de la EEC, cuanto en aeropuertos de otros países, si el vuelo es con destino a un país de la ECC.

Los pasajeros que pretendan acogerse a los beneficios del Reglamento (sean directos de la cía. aérea o transferidos desde otra), deben tener una confirmación de reserva, y haberse presentado con la anticipación indicada por la cía. aérea (2 hs.) en el caso de vuelos internacionales (o 45 minutos, si ninguna indicación se hubiera dado).

El Reglamento no es aplicable a pasajeros con boletos sin cargo, o tarifas fuera del alcance del público (salvo los resultantes de programas de millajes u otros).

**B- Denegación de Embarque. (Art. 4).**



Se exige a las cías. aéreas que antes de denegar embarque a pasajeros, se convoque a voluntarios en cancelar sus reservas, a cambio de los beneficios con ellos a ser acordados (incluyendo el re-routing, gastos de traslado, etc.).

Sólo después que los voluntarios fueran insuficientes, se podrá denegar embarque contra la voluntad del pasajero.

En tal caso, la cía. aérea debe compensar al pasajero con Euros 600 (si el vuelo fuera de más de 3.500 km -caso AZ Argentina-). No obstante si por re-reouting le asegura que llegará al destino previsto originariamente con no más de 4 horas de demora (para caso AZ- Argentina), la compensación se reduce a la mitad. La compensación debe ser pagada cash, o cheque, salvo que el pasajero expresamente consienta vouchers (MCO).

Además de la compensación indicada, dentro de séptimo día hay que devolver al pasajero las partes del viaje que no realice o que ya no cumplan la finalidad para la cual había contratado el viaje y/o devolver al pax al punto de partida originario y/o efectuar un adecuado e inmediato re-routing.

Se exige a las cías. aéreas que den a su costa a los pasajeros las comidas y refrescos razonables al tiempo de espera, hospedaje en hotel en caso que fuera permanecer una o más noches, transporte desde el aeropuerto hacia el aeropuerto y viceversa, 2 llamadas telefónicas, etc., debiendo prestar especial atención a las necesidades de personas con reducida movilidad y sus acompañantes, y menores no acompañados.

Finalmente, se exige dar prioridad de transporte a personas de reducida movilidad y niños no acompañados.

### **C-    Cancelación de Vuelos. (Art. 5)**

Si ocurriera la cancelación de un vuelo, el pasajero deberá ser re ruteado y/o reembolsado, y habrá que darle los mismos beneficios indicados en el párrafo final del punto B- precedente. Adicionalmente habrá que compensarlo con Euros 600 (caso AZ - Argentina-), salvo que: (i) se hubiera informado la cancelación con al menos 2 semanas de anticipación; o, (ii) se hubiera informado con entre 7 y 14 días de anticipación, y se hubiera ofrecido un re ruteo por el cual se le garantice que llegará a destino con no más de 4 horas de demora respecto al horario previsto, y que su salida no será con una anticipación superior a las 2 horas respecto al horario previsto; o, (iii) se hubiera informado con menos de 7 días de anticipación, y se hubiera ofrecido un re ruteo por el cual se le garantice que llegará a destino con no más de 2 horas de demora respecto al horario previsto, y que su salida no será con una anticipación superior a 1 hora respecto al horario previsto.

Las compensaciones del artículo 7 no serán exigibles en los casos en que pueda la cía. aérea probar que la cancelación fue causada por circunstancias extraordinarias que no pudieron ser evitadas pese a haber adoptado todas las medidas razonables. La única

prueba expresamente excluida de la prueba de la cía. aérea, son las razones meteorológicas.

**D- Demoras.** (Art. 6).

Si se previera una demora en los vuelos superior a 4 horas (caso AZ- Argentina), hay que dar varias de las asistencias (no compensaciones) indicadas precedentemente.

**E- Aclaraciones Varias.**

- 1- Si en cualquiera de los casos antes contemplados, en el re-routing hay un upgrading, no se le puede exigir compensación alguna. En cambio si hay downgrading, hay que dentro de los 7 días, devolverle el 75% del precio del pasaje pagado (caso AZ- Argentina).
- 2- Las compensaciones de 600 Euros, son a cuenta de mayores de indemnizaciones que pudieran ser reclamadas por los pasajeros.
- 3- Se exige que en los aeropuertos de la ECC existan carteles advirtiendo a los pasajeros sus derechos bajo este Reglamento.
- 4- Ninguna disposición convencional de un transportista será válida si afecta los derechos de los pasajeros consagrados por el Reglamento.
- 5- Este Reglamento derogó el 295/1991.
- 6- Entró en vigencia el pasado 17 de Febrero.

**VI- ANALISIS DE LA APLICABILIDAD EN JURISDICCION ARGENTINA DEL REGLAMENTO 261/2004.**

Este tema no es de fácil solución.

No estamos en presencia de una materia cuya regulación legal varía de país a país, sino que estamos en presencia de normas de Derecho Aeronáutico Internacional. Las notas caracterizantes del Derecho Aeronáutico son el dinamismo, la internacionalidad, el reglamentarismo, la integralidad y la autonomía.<sup>9</sup>

De tales características, debemos ahora resaltar la internacionalidad dada por varias circunstancias, que han obligado a intentar sistematizar las normas aplicables de un modo uniforme y de resultar posible unificado. (ej. leyes locales que reproducen o ratifican textos de legislación internacional - Varsovia / La Haya / Montreal 1975, ratificados por ley argentina-).

No obstante ello, no cualquier norma dictada internacionalmente resultará aplicable en territorio argentino. Ni siquiera en el marco del Derecho Aeronáutico y su pretendida internacionalidad.

---

<sup>9</sup> Videla Escalada, Manual de Derecho Aeronáutico, 2ª ed. Edit. Zavalía, pág. 13.

Nuestro Código Civil en su artículo 13 regula el tema al señalar: “La aplicación de las leyes extranjeras en los casos que este Código autoriza, nunca tendrá lugar sino a solicitud de parte interesada, a cuyo cargo será la prueba de la existencia de dichas leyes. Exceptúanse las leyes extranjeras que se hicieran obligatorias en la República por convenciones diplomáticas, o en virtud de ley especial”.

Por su parte el artículo 14 refiere que las leyes extranjeras no podrán ser aplicadas si + afecten la moral y buenas costumbres, si + fueran incompatibles con la legislación local, si + fueran de mero privilegio, o si + entre el conflicto de normas, las leyes locales fueran más favorables. Desde esta perspectiva el Reglamento 261, lo único que podríamos sostener es que resultaría incompatible con la legislación local, pero ese argumento no tendría suficiente entidad desde que sus normas son más favorables al pasajero.

Como primera medida debemos resaltar que estamos en presencia de normas extranjeras (el Reglamento 261/2004 de la ECC), que no son aplicables en Argentina, dado que nuestro país no participó ni firmó en ese tratado (y por ende no se operó la posterior ratificación legislativa).

Adicionalmente juegan en la especie principios que emanan del Tratado de Montevideo de 1940 (como jurisdicción y ley aplicable por el lugar de cumplimiento de los efectos del contrato).

Yendo al caso concreto de un reclamo de un pasajero, entendemos que un pasajero que hubiera sufrido una demora, cancelación o denegación de embarque en vuelo de una cía. europea (sea de cualquier punto de origen y destino intercontinental), o en tramos internos en puntos de la ECC), **podrá válidamente reclamar en oficinas de la cía. europea dentro de la ECC la aplicación del Reglamento 261/2004.**

**Sin embargo, entendemos que ese mismo pasajero no podría pretender reclamar al amparo del Reglamento 261/2004, en Argentina.** Aquí, entendemos, debería hacerlo conforme al régimen de Varsovia / La Haya / Montreal 1975 y/o Resolución 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Recién cuando el reclamo llegue a una instancia judicial, será el Juez quien determinará o no la aplicación del derecho extranjero (el Reglamento 261/2004). En esa ocasión, se podrían oponer distintos argumentos de defensa, entre los cuales cabe resaltar la falta de reciprocidad. La reciprocidad es un principio generalmente aceptado, por el cual se acoge la extraterritorialidad de una norma, a condición que en el país de origen de esa norma, se admita en circunstancias similares, la aplicación de la ley argentina (ej. la reciprocidad exigida en materia de verificación de créditos concursales -art. 4º ley 24.522).<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Código Civil, comentado, anotado y concordado, Belluscio – Zannoni, tomo 1, pág. 74. Ed. Astrea.

Obviamente que quien alegue la existencia del Reglamento 261/2004, deberá probar no sólo su existencia, sino las posibilidades de su aplicación en Argentina.

Por nuestra parte fundamos nuestra opinión en el sentido de la inaplicabilidad del Reglamento 261/2004 en Argentina, en las siguientes cuestiones:

- 1- Argentina no es parte de la ECC, y por ende no suscribió ni ratificó el Reglamento.
- 2- Argentina tiene legislación interna aplicable a esos casos (Varsovia, La Haya, Montreal y la Res. 1532).
- 3- De hecho la propia Res. 1532 invoca un principio de territorialidad en la aplicación de normas.
- 4- Hay un principio generalmente aceptado de reciprocidad, que en la especie no se cumpliría.